UNIVERSITY OF TORONTO
3 1761 00352282 8

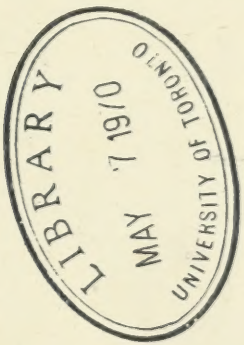
PASC
TL
721
C3A3
1918

TL
721
C3A3
1918

DOS PALABRAS

Sin quitar ni poner una letra entregamos a la publicidad el relato de la primera travesía de los Andes, en aeroplano, escrita por el aviador piloto que realizó la hazaña.

Comp. Arg. de Tabacos.



Teniente de Ingenieros LUIS C. CANDELARIA

DEDICADA

Al señor Coronel de Ingenieros don Isidro Arroyo.

Mi Coronel: Cuando V. S. aseguró en 1916, con el cariñoso interés que siempre encuentran en V. S. los que han servido a sus órdenes, mi pase del Batallón N.° 2 de Ingenieros a la Escuela Militar de Aviación, recibió de mí una promesa.

En 1918, dos años después, he vuelto a solicitar de V. S. su apoyo para dar cumplimiento a lo prometido, y ese apoyo no me ha faltado.

No quiero dar a la empresa terminada trascendencia alguna, pues son mis conciudadanos los interesados en prestigiar la propia nacionalidad. Pero quiero, sí, expresar mi amplio reconocimiento por las gestiones de V. S. y la ayuda de todos y, al dedicarle la memoria de la travesía, decirle sobriamente:

Mi Coronel, he cumplido mi palabra.

Teniente *Luis C. Candelaria.*

Buenos Aires, Julio 31 de 1918.

I

PALABRAS DE AGRADECIMIENTO

A todos mis conciudadanos.

Justiciero Homenaje.

Mis votos.

A mis camaradas de la Escuela Militar de Aviación.

Por la Dirección de la Escuela Militar de Aviación.

Al Aero Club Argentino.

A TODOS MIS CONCIUDADANOS

Mi concepto personal acerca de la obra de nuestros antepasados, de la de los viejos del presente y de las obligaciones de los jóvenes para el porvenir me hace juzgar con ánimo fuerte, quizá severo, todo lo que a mi país concierne.

"Serás lo que debas ser, y si no, no serás nada", sentencia que he oído sin cesar y que no todos parecen haber entendido.

Contra todos los egoísmos constituiremos cuanto antes una gran potencia o llegará un día en que nada significaremos.

"Las cosas hay que hacerlas mal, pero hacerlas".

Bien estaba eso en el pasado siglo. Hoy, aunque a cada instante se aplique, no corresponde. Las cosas hay que hacerlas, y hacerlas bien.

Los que hoy dirigen los destinos del país podrían decir a sus antecesores: "Mucho hemos ganado con lo que ustedes han hecho, pero también mucho hemos dejado de ganar con lo que han hecho mal".

Los jóvenes de hoy recibiremos mañana la honrosa carga, y ojalá no podamos decir lo mismo de los hombres del presente. Mientras tanto debemos ponernos en condiciones de entregar a los que nos sucedan bien aumentada la herencia recibida.

Al agradecer a mis conciudadanos el aplauso con que se me ha honrado por la travesía cumplida, debo dejar constancia que, al acometer la empresa, no he tenido más ambición que la de cumplir con mi deber del presente.

De este suelo sólo son dignos los hombres libres y honrados del mundo que irradien energía por sus cuatro costados.

JUSTICIERO HOMENAJE

Al inmortal peruano

Nada mejor que las frases con que Vittorio Varale expresara, en el idioma del Dante, toda la gloria y la larga agonía de Chávez:

. . . . . .

"Geo Chávez, un eroe dell'aviazione, a chi al suo ca-
" pezzale nel picolo ospedale di Domodossola gli parlava
" di gloria e del suo volo mirabile sulle alpi ormai vinte, con
" un sorriso stanco ed esangue, pallido come le sue membra
" giá moribonde, rispondeva flebilmente: ..."C'est bien,
" mais je meurs..."

"Che gl'importava del suo nome tramandato per sem-
" pre alla posteritá, della fama che avrebbe nei secoli
" accompagnato il ricordo indistruttibile della sua impresa
" meravigliosa? Aveva ventitré anni é moriva... Fuori,
" oltre le finestre del bianco ospedale, il sole d'autunno in-
" dorava i verdi pascoli, metteva barbagli di, luce sui tetti
" delle case, sulle lavagne delle capanne, sulle rocce dei
" monti, sulla nevi delle Alpi vinte.

"La vita, la vita... ed egli moriva con le carni straziate
" nell'orrenda caduta."

Al recordar la hazaña e imaginarme la atroz agonía de este esforzado piloto no puedo menos de rendir mi más sincero homenaje a su memoria y volver mis ojos admirados hacia su patria, nuestra fiel hermana.

Habrá de admitirse conmigo que pocos vuelos sobre montañas podrán ser superiores a la victoria que tan cara costara a Chávez. Es un mártir.

¡Gloria a él!

A los nuestros

Capitán Zuloaga y Subteniente Bradley. Dos nombres asociados en forma honrosa por la travesía de los Andes en esférico, llevada triunfalmente a cabo.

Los que han tenido ocasión de estar de cerca frente al dolor y a la muerte no podrán menos de expresar su admiración por esos dos caballeros del espacio templados en el

esfuerzo y que pusieron su empeño en la conquista de la montaña por el peligro que ella entraña y porque encontraron en la muerte al mejor enemigo a quien desafiar.

Aviadores militares: Newbery, Mascías, Teniente 1° Zanni. La aviación argentina ha tenido en estos tres entusiastas a sus más bravos y decididos paladines. Por todos son conocidos sus esfuerzos, y ha satisfecho mi orgullo de soldado el magistral vuelo que Zanni, mi profesor, llevara a cabo desde Mendoza a Punta de Vacas en su tentativa de travesía con un 80 H P.

La iniciativa de la travesía de los Andes fué de Newbery, y a sus esfuerzos, a los de Mascías y a un núcleo de amigos de ambos se debe la creación de la Escuela Militar de Aviación. En esa Escuela yo me he formado como piloto y de ella he recibido los elementos necesarios para mi desempeño. Mi triunfo, más que mío, es entonces y en cierto modo de sus entusiastas creadores.

MIS VOTOS

Desvanecido está el fantasma, pero mucho falta aún.

Hago votos por que los bravos y decididos pilotos de éste y del otro lado de los Andes quieran aceptar la ardua y honrosa tarea de establecer, por sobre la cordillera, una corriente segura de intereses y de afectos para bien de las dos patrias y modelo de fraternidad para todo el universo.

Hago votos por que todo argentino encuentre siempre en Chile el apoyo decidido que entusiastas han sabido a mi prestarme, espontáneamente: S. E. el señor ministro plenipotenciario de la República Argentina, doctor don Carlos F. Gómez, el Aero Club de Chile, el regimiento 11 de infantería de Chile, el señor cónsul argentino en Santiago, don Salvador Nicosía, el Club Unión de Santiago, el gobierno y sociedad de Temuco, el diario matutino "El Mercurio" de Santiago, el Club Militar, la Escuela Militar de Aeronáutica, el Regimiento de Ferrocarrileros de Chile, la "Comunidad Llaima" de Cunco y el Club Hípico de Santiago.

Hago votos por que las damas argentinas quieran, con su patriótico concurso, seguir alentando a nuestros pilotos con lo único que ellos piden: máquinas modernas, para que las empresas que acometan no estén al margen de los milagros y se termine, de una vez por todas, el tiempo heroico de la aviación argentina.

A MIS CAMARADAS DE LA ESCUELA MILITAR DE AVIACION

He aprendido en la tarea cotidiana del cuartel lo que el silencio vale cuando un hombre se impone a sí mismo un deber. Y porque ese deber era para mí sagrado y porque en su cumplimiento estaba cifrado el orgullo de mis compatriotas luché para cumplirlo con todas mis fuerzas y ambicioné el éxito con todas mis ansias.

Da fe mi fiel amigo y confidente, así como gallardo piloto, Teniente don Benjamín Matienzo, quien contestaba, en 1916, del siguiente modo a una carta que yo le dirigiera meses antes de iniciarnos en el vuelo mecánico:

. . . . . .

" Yo no te envidiaré, ni tú me envidiarás.
" ¿Que tú pasarás los Andes? ¿Y qué?
" ¿No quedan acaso el Himalaya o el Océano?
" ¿No están un poco más allá la Luna y el Sol?
" Hasta el infierno iré con tal de superarte."

. . . . . .

Se ve en esas frases todo un carácter y por la satisfacción que como soldado y amigo me causan no quiero pasarlas desapercibidas y hago público, en honor del cuadro de oficiales del ejército, este rasgo de una de las figuras más destacadas de la aviación argentina.

Y debo agregar algo más. Matienzo también obtuvo del director de la Escuela Militar de Aviación el permiso necesario para volar (a fin de conocerlo) en el monoplano Parasol, que yo desde tiempo atrás había gestionado y que luego he empleado en la travesía.

No obstante el permiso que le fuera concedido y a pesar de mis requerimientos, nunca quiso Matienzo volar en el Parasol, a fin de dejarme (conociendo mis propósitos) amplia libertad de acción y no aumentar el desgaste ya excesivo de nuestras máquinas.

Conozcan propios y extraños la nobleza de mi amigo, que es incapaz de sentir, ante los éxitos ajenos, otra cosa que una sana emulación.

Varios camaradas conocieron mis propósitos pocos días antes de alejarme de El Palomar y su concurso fué decidido y espontáneo, y porque ello honra a nuestra aviación me impongo la satisfacción de dar a conocer sus nombres:

Capitán don Francisco S. Torres, por sus gestiones para obtener para mí la autorización que me permitiera trasladarme a Mendoza y por su decidida actuación en mi favor en todo instante.

Tenientes don Argilio T. Vadela, Martín Salinas Gómez y el jefe técnico don Edmundo Lucius, por su cariñoso interés demostrado repetidas veces.

Teniente don Valentín Campero, noble camarada que tomó mi defensa ante el periodismo adverso que me dirigiera sus ataques durante mi ausencia de esta capital. En todo instante he encontrado en este digno oficial una ayuda decidida y eficaz, y bien sabe él lo que para mí significa su amistad.

Y para los que no conocieron de antemano mis propósitos, pero que obraron siempre noblemente, por el prestigio profesional y por el camarada ausente, vaya la seguridad de mi entusiasta reconocimiento:

Mayores don Valentín Olaechea y don Gregorio Salvatierra; Tenientes don Otón Mantovani y Florencio Diomira Parravicini, Victoriano Martínez de Alegría y Damele Pereyra; Teniente 1.° don Jorge Manni, profesores señores Esteban Quaintenne, Julio Cacciolatti, Roque Piedracueva, Capitán don Aníbal Brihuega, doctor Agesilao Milano y jefe de mecánicos Ambrosio Taravella.

POR S. E. EL SEÑOR MINISTRO DE GUERRA Y POR LA DIRECCION DE LA ESCUELA MILITAR DE AVIACION

Mi actuación en todos los preliminares de la travesía, expresada lisa y llanamente, y mi decisión posterior quizá den la impresión de un acto de indisciplina al cual, en otras circunstancias, hubiese seguido un castigo.

Bien conocen mis superiores el entusiasmo que me anima por la carrera de las armas. Por otra parte, en la empresa misma llevaba este dilema: ¡el éxito o la vida!

AL AERO CLUB ARGENTINO

Agradezco la honrosa distinción de Socio Honorario que la brillante institución me ha hecho.

Ofrézcole este gajo de laurel para su corona de espléndidos triunfos, y hago votos por que los pilotos encuentren siempre en su seno el aliciente y el saber que necesitan, así como serena justicia para sus actos.

II

PREPARATIVOS

EL MATERIAL.

EL PERSONAL.

LA REGIÓN.

EL MATERIAL

La elección de la marca y la potencia

Conocedor de los éxitos que la marca Morane Saulnier ha obtenido en las manos maestras de los grandes campeones europeos, no podía yo dudar un solo instante del acierto de Newbery en la elección.

En cuanto a la potencia del motor, el inteligente camarada chileno, Capitán Don Víctor Contreras, ha probado que 80 H P son suficientes. Idéntica era mi opinión.

Otra razón poderosa existía para no adoptar otra marca ni otra potencia. Chaves efectuó la travesía de los Alpes con los elementos de su época, y Newbery no aceptó para su empresa más que lo justamente indispensable.

No quedan entonces sino dos caminos: o reconocerse para la empresa inferiores a Chaves y a Newbery, o adoptar íntegra la herencia de elementos que nuestro maestro nos legara.

El aparato elegido

En nuestra Escuela Militar de Aviación no existen del aparato que fuera de Newbery sino los restos. Debía yo por lo tanto buscar otro que reuniera, en lo posible, análogas cualidades.

Elegí el monoplano Morane Saulnier, tipo Parasol, de 80 H P, que en 1915 donara el pueblo de Mendoza.

Fantásticas historias narrábanse acerca de los inconvenientes de este aparato, algo olvidado desde que su piloto, mi profesor de aerostación, el Capitán Brihuega, se ausentara del país. Contribuía a ello el poco éxito de Garros al presentarse con un Parasol en los "meetings" de Reims en 1914 a disputar la copa Gordon Bennet y la circunstancia de haber pasado desapercibida la actuación de la flotilla de Parasol M S 23 que, capitaneada por Garros, tan notable actuación ha tenido en los comienzos de la actual contienda.

Yo no dudé del Parasol y, después de largas tramita-

ciones, pude tenerlo a mi disposición. Estaba resuelto a dominarlo contrarrestando con mi voluntad todos los fantásticos inconvenientes que se le atribuían.

Debo dejar constancia de que la hélice empleada en la travesía era de madera argentina (pitiriby) y construída en los talleres de nuestra Escuela, sucediendo lo propio con el ala izquierda y algunas otras piezas secundarias.

El motor

MIGUEL SORIANO

El rotativo Rhone 80 H P. (1) cuyo juego de bielas y pistones es de construcción nacional (casa Mariscal Hnos.) y que de los nueve cilindros que tiene en uso sólo seis le son propios, ha sido el objeto de los desvelos del mecánico Miguel Soriano.

En esta empresa no podía faltar algo que recordara a Newbery, y tres cilindros del rotativo Rhone (2), que él adquiriera para la travesía, forman aún parte de los nueve que tiene en uso el motor del Parasol.

Muchas dudas se han tenido acerca de una marcha continuada del motor, y contribuía a ello la circunstancia de ser más pesados cualquiera de los tres cilindros del motor que perteneciera a Newbery que cada uno de los seis del motor del Parasol.

Yo también he dudado, pero debo a la fe del mecánico Soriano mi resolución de aceptar la máquina tal cual era.

Aun durante los primeros vuelos de prueba tuve dudas que luego se trocaron en entusiasta decisión ante la buena marcha.

Los repuestos. El hangar

La circunstancia de emplearse en el motor del Parasol tres cilindros extraños al mismo, fué debida a la falta de tres de los nueve cilindros correspondientes.

El Parasol ha sufrido desde su donación serios desperfectos por accidentes, y muchos de sus repuestos han sido inutilizados en vuelos efectuados con el mismo aparato o

(1) Número 60 de fábrica. Tipo G—OO.
(2) Número 134 de fábrica. Tipo G.

con otro Morane. Por esto, debo a la actividad del mecánico Miguel Soriano y a la capacidad de los talleres de la escuela la favorable circunstancia de poder disponer de muchos repuestos, un buen número de los cuales no han sido sino viejos elementos reparados.

No he podido contar con cilindros, bielas, maza de hélice, algunos cables y tensores de ala de repuesto por no poseerlos la escuela ni aun en condiciones de ser reparados y por no haber existencia en plaza.

El hangar de lona empleado para guarecer el aparato no es seguramente el más apropiado para la región del sud; pero se hubiese desempeñado a entera satisfacción en caso de haberlo utilizado en Mendoza, como eran mis propósitos.

Todos estos elementos fueron acondicionados y embalados en cajas *ad hoc* en los depósitos de materiales de la escuela, donde permanecieron un tiempo a la espera de mis órdenes de remisión. Esto ha sido fácil siendo yo el jefe de la oficina de la cual dependen los depósitos.

La nafta y el aceite

Vivos deseos tuve de utilizar nafta destilada de los petróleos nacionales, pero no pude obtenerla. En cambio, el aceite de ricino utilizado era netamente argentino.

EL PERSONAL

Piloto

Yo no creía y menos creo ahora que para empresas de este género se necesiten condiciones especiales en los individuos.

En mi entender, el único requisito a llenar para el logro de un éxito difícil es el de imponerse a sí mismo con férrea voluntad la misión de lograrlo o caer en la demanda.

Yo, como ya he dicho, tenía puesta en la empresa toda mi vida y por su feliz terminación empeñada mi palabra. Cumplirla o caer: única solución para un soldado.

Para aquellos que después de leer estas líneas duden aún de lo que en el lenguaje militar significa la palabra Voluntad, debo decirles: desde mi iniciación en el vuelo mecánico (18 de septiembre de 1916) hasta rendir con éxito mi último examen para optar al *brevet* de aviador militar (18 de septiembre de 1917) he aplicado a diario mi

voluntad sin desmayos, y obtuve así una preparación y un entrenamiento que me capacitaron para el logro de mis propósitos.

Esa capacidad fué desarrollada hasta marzo de este año con algunos pocos vuelos locales que me permitieron permanecer desconocido, sin disminuir por ello un ápice mi valer profesional, hasta el momento oportuno para llevar a cabo mi primer raid.

Mecánico

Miguel Soriano. Joven y excelente operario, culto y entusiasta ciudadano. He encontrado en él, más que al servidor, al fiel cooperador. Sus desvelos y condiciones de competencia son ya del dominio público para que trate yo de darlos nuevamente a conocer.

Debo hacer constar, eso sí, que es un digno exponente del personal de operarios de nuestra Escuela Militar de Aviación y que no ha necesitado estímulo alguno para cumplir con su deber como el mejor y tal como él lo entendía.

Su fe en todo instante, por el motor que preparara aumentaba la mía, haciéndome aceptar, confiado, la máquina con que había de jugarme mi destino.

Aprendices mecánicos

Juan Valentini y Ramón Jiménez. Dos voluntarios formados en nuestra Escuela Militar de Aviación. Disciplinados y cumplidores. Pusieron todo su entusiasmo y competencia para el mejor éxito de la empresa. No tengo para ellos más que palabras de elogio.

Algunos Comprobantes

A continuación agrego copias de los comprobantes de mi actividad en la Escuela Militar de Aviación desde mi ingreso hasta días anteriores a la travesía. Se verá en ellos de qué modo yo apliqué la voluntad para un propósito determinado.

Podrá además el "Diario Austral" de Temuco verificar que no es admisible que un Estado Mayor pueda dar misiones, de la naturaleza de la travesía y con fines militares, a un piloto novel cuya foja de servicios aeronáuticos es tan modesta y que no había tenido ocasión de demostrar condiciones en raid alguno.

Podrán todos apreciar el entusiasmo del cuerpo directivo y de los profesores y alumnos y el inmejorable método de enseñanza de nuestra Escuela Militar de Aviación.

Planilla A.

ESCUELA MILITAR DE AVIACION

Curso de aviadores militares — 18 septiembre 1916-1917
Año de actividad del Teniente Luis C. Candelaria

Teoría

Octubre y noviembre		Enero, febr., marzo y abril	
Observaciones	4	Observaciones	4^{5}
Motores	5	Aerostática	4
Mecánica	5	Teoría del vuelo . .	5
Aerostática	3	Motores	4^{8}
Dibujo	5	Dibujo	5
Teoría del vuelo . .	5	Fotografía	5
Clasificación general .	4^{5}	Clasificación general .	4^{71}
Orden de mérito.	2.°	Orden de mérito.	1.°
Mayo y junio		**Examen final**	
Observaciones	5	Ob. y aeronáut. milt.	4^{80}
Aerostática	4	Aerostática	5
Teoría del vuelo . . .	4	Mecánica y motores .	5
Motores	5	Teoría del vuelo . . .	4^{5}
Telegrafía	3^{5}	Telegrafía	4^{5}
Fotografía	5	Fotografía	5
Dibujo	5	Dibujo	5
Clasificación general .	4^{5}	Clasificación general .	4^{83}
Orden de mérito.	1.°	Orden de mérito.	1.°

Asistencia a clase y temas: constante.

El Palomar, septiembre 21 de 1917.

Fdo.: *Valentín Olaechea.*
Mayor.
Inspector de estudios.

Planilla B.

ESCUELA MILITAR DE AVIACION

Curso de aviadores militares — 18 septiembre 1916-1917

Año de actividad del teniente Luis C. Candelaria

Práctica

		Duración	Recorrido	Fecha
1	Primer vuelo (en Farman) — Pasajero	— 5'	5 km.	18/10/16
31	Vuelos en biplano Farman — como alumno	2 h. 35'	155 »	———
1	Primer vuelo que efectúa solo (en biplano Farman)	— 5'	5 »	11/12/16
80	Vuelos de entrenamiento (en biplano Farman)	11 h. —	660 »	———
1	Primer vuelo en monoplano (Blériot 50 H. P.)..	— 2'	2 km. 5	6/6/17
31	Vuelos de entrenamiento (en monoplano Blériot 50)	11 h. 48'	885 »	———
1	Primer vuelo en monoplano Blériot 80 H. P., como pasajero .	— 30'	45 »	———
1	Primer vuelo en monoplano Blériot, solo	— 18'	27 »	24/8/17
10	Vuelos de entrenamiento en Blériot 80 H. P.	6 h. 6'	549 »	———
157	Vuelos como pasajero o piloto en biplano o monoplano	32 h. 29'	2333 km. 5	en 363 días

11 de abril de 1917.—Caída en biplano Farman al practicar una espiral cerrada a 150 metros de altura. Aparato destrozado. Piloto ileso.

Asistencia a vuelos y talleres: constante.

Ascensiones

Una ascensión en el globo Pampero, 1.30 p. m. a 4.50 p. m., a 450 metros de altura, 30|3|17.

Una ascensión en el globo Pampero, 12.55 p. m. a 6.30 p. m., a 1.600 metros de altura, 25|8|17.

Total: 9 horas 55 minutos en dos ascensiones, con un aterraje nocturno.

Planilla B (Continuación)

Examen final

(Clasificado el más rápido)

Triángulo en monoplano Blériot 80 H P el 16 sept. de 1917

El Palomar-Ferrari, de 5.30 a. m. a 6.21 a. m.: 70 kilómetros con aterraje.

Ferrari-Navarro, de 6.51 a. m. a 8.17 a. m.: 94 kilómetros con aterraje y reparación de motor.

Navarro-El Palomar, de 8.46 a. m. a 9.28 a. m.: 72 kilómetros con aterraje.

Total: 3 horas y 58 minutos: 256 kilómetros.

Altura el 17 de septiembre de 1917

1.900 metros en 53' desde 4.45 p. m. a 5.55 p. m. con regreso.

Planeo el 18 de septiembre de 1917

Desde 550 metros de altura aterraje a motor detenido a 20 metros de un punto, 4.75 p. m. a 5 p. m.

El Palomar, septiembre 21 de 1917.

Fdo.: *Valentín Olaechea*,

Mayor.

Inspector de estudios.

Planilla C.

ESCUELA MILITAR DE AVIACION

Entrenamiento de pilotos

Actividad del Teniente Luis C. Candelaria—19 septiembre de 1917 al 31 de marzo de 1918

		Duración	Recorrido	Fecha
4	Vuelos en biplano Farman (50 H. P.)	— 31'	31 km.	—
3	Vuelos en monoplano Blériot (50 H. P.)	1 h. 45'	106 » 250	—
1	Vuelo en monoplano Blériot (80 H. P.)	— 6'	9 »	—
3	Vuelos en biplano Voisin (140 H. P.) como piloto	1 h. 04'	96 »	—
1	Primer vuelo en monoplano Morane Saulnier Parasol (80 H. P.)	— 20'	36 » 800	11/3/18
1	Segundo vuelo en monoplano Morane Saulnier Parasol (80 H. P.)	— 16'	29 » 440	13/3/18
13	Vuelos de entrenamiento en la pista como piloto	4 h. 02'	308 km. 490	

Planilla C (Continuación)

Fuera del aerodromo

		Duración	Recorrido	Fecha
3	Vuelos en biplano Farman (50 H. P.) .. .. Vuelos como pasajero en el Voisin (140 H. P.) en práctica de aerofotogrametría	— 30'	30 km.	—
7	Vuelos en monoplano Blériot (50 H. P.) (2 idas al local de la Sportiva en Buenos Aires— 2 regresos a El Palomar — 1 vuelo sobre la Sportiva — 1 ida a Río Santiago — 1 vuelta a El Palomar)	3 h. 25'	256 »	—
1	Tercer vuelo en monoplano Morane Saulnier Parasol (80 H.P.) alcanzando los 4500 m. de altura con carga para 2 h. 30' de vuelo	1 h. —	110 »	21/3/18
1	Cuarto vuelo en monoplano Morane Saulnier Parasol (80 H.P.) alcanzando los 2600 m. de altura en 12' y 30" con carga para 2 h. 30' de vuelo .. El regreso en el monoplano Blériot (50 H. P.) desde Río Santiago a El Palomar fué hecho con viento S. E. de cola, bajo la lluvia y cubriendo 75 km. en 30' o sea marcando una velocidad de 150 km. por hora	— 27'	49 » 680	25/3/18
12	Vuelos de entrenamiento fuera de la pista como piloto ..	5 h. 22'	445 km. 680	

El Palomar, marzo 31 de 1918.

Fdo.: *Valentín Olaechea,*

Mayor.

Inspector de estudios.

Planilla D

ESCUELA MILITAR DE AVIACION

Raid de pilotos

Primer raid del Teniente Luis C. Candelaria—Monoplano Morane Saulnier Parasol, motor Rhone 80 H P

Primera travesía de la cordillera de los Andes

N.º de vuelos	Clase de vuelo	Kilometraje recorrido	Vientos	Tiempo empleado	Horas del día	Fecha
1	Recorrido El Palomar — Cañuelas.	55 km.	Pampero de frente	1 h. —	8 a 9 a.m.	2 Ab./18
1	Primera tentativa	80 »	O. Chachil	1 h. —	7 » 8 »	8 » »
1	Segunda tentativa	30 »	N. E.	— 25'	6.35 » 7 »	10 » »
1	Travesía	230 »	E. y S. O.	2 h. 30'	3.30 » 6 »	13 » »
4	—	395 km.	—	4 h. 55.	Mañana y tarde	11 días 10 horas

El Palomar, Julio de 1918.

Fdo.: *Valentín Olaechea,*

Mayor.

Inspector de estudios.

LA REGION

La elección de la época y del lugar de paso

Dada la importancia que la elección de la zona tiene para estas empresas, se encontrará razonable que haga yo un resumen de las reflexiones que he debido hacerme antes de la travesía:

"De todos los lugares de paso, tenía Uspallata el gran " atractivo de ser histórico y la indiscutible ventaja de " la línea férrea y telegráfica. En parte de su trayecto en- " contraría lugares donde, por la conformación del terreno, " se haría posible un descenso y en muchos de aquellos donde " el terreno próximo a las vías fuese excesivamente esca- " broso, quedaba el recurso de descender en el río que corre " paralelo a la vía férrea.

"La línea telegráfica facilitaría la ventaja de inquirir, " antes de iniciar el vuelo, noticias del estado atmosféri- " co en todo el recorrido, con lo cual podía tener la segu- " ridad de efectuar la travesía durante una atmósfera en " calma. La línea férrea contribuiría a que fuese auxiliado " en un plazo corto, caso de descenso forzado o accidente. " Además los vientos de esa zona no tienen el carácter tan " constante e impetuoso de otras latitudes.

"La altura a que el vuelo debía efectuarse no sería " óbice para el féliz éxito. Un piloto que desea intentar " una travesía prueba primeramente su sistema pulmonar " y el funcionamiento del motor de su aeroplano a la al- " tura deseada. Eso hicieron Newbery, Zanni, Godoy y " eso hice yo, quedando satisfecho con un vuelo previo a " 4.500 metros de altura sobre El Palomar y sus alrede- " dores.

"Otro atractivo grande que la travesía tenía, era la " fantástica leyenda que alrededor de la misma han for- " jado los hombres de temperamento impresionable. Esa " leyenda contribuía a la mayor resonancia de la empre- " sa, caso de tener ésta como punto terminal una popu- " losa ciudad como Santiago, provocando de inmediato el " entusiasmo público.

"Por otro lugar en que yo intentara el paso no en- " contraría líneas férreas ni telegráficas, sin el concurso " de las cuales no habría de tener la seguridad de efectuar

" el vuelo durante horas en que la atmósfera estuviese
" en calma, ni contar con auxilios llevados a tiempo. Un
" buen descenso sería problemático y si lo hiciese con
" fortuna iba a tener la desventaja del aislamiento, du-
" rante algún tiempo al menos, lo que me obligaría a lle-
" var armas y víveres y otros elementos, con el consi-
" guiente exceso de carga para el aparato, durante el
" vuelo.

"Si el paso era intentado en una latitud más al sur de
" Uspallata tendría la desventaja de la mayor agitación
" atmosférica de la zona, lo que me obligaría a elevarme
" sobre los picos inmediatos más que en las latitudes del
" Norte. De este modo la altura del vuelo resultaría tam-
" bién considerable.

"A todo esto debía agregar la frondosa y gigantesca
" vegetación que todo lo cubre y el desconocimiento de
" los lugares, pues, fuera de Uspallata y en el Transan-
" dino, pocos son los que han cruzado la cordillera y me-
" nos yo.

"Estas consideraciones justifican mi afán y mis ges-
" tiones para poder ir a Mendoza. Hasta el último mo-
" mento (1.º de abril) tuve esperanzas de ver mi anhelo
" satisfecho y a ello se debe que no haya solicitado de la
" Oficina Meteorológica, ni de persona alguna, antecedente
" alguno acerca del clima de Zapala y ni aún del de
" Mendoza. De la primera localidad porque siempre pensé
" que no llegaría el caso de ir y de la segunda porque son
" bien conocidos los estudios que hizo Newbery.

"En cuanto a la época de paso no quedaba duda acer-
" ca de cuál debía ser. Es elemental que no debía efec-
" tuar la travesía durante los equinoccios. Cuando la at-
" mósfera entera ha recibido completamente la influencia
" de la estación, es más factible.

"He oído decir frecuentemente a los que habitan al
" pie de la cordillera que los días más hermosos y tran-
" quilos se presentan desde el 15 de febrero al 15 de mar-
" zo aproximadamente y que las horas mejores son las
" primeras de la mañana."

Como se ve, yo he perdido en *expectativas de aparato* la mejor época y he debido conformarme a poder pasar a mediados de abril y al final de una tarde.

Por qué no fuí a Mendoza

Esta parte de la memoria va dedicada íntegramente al periodismo adverso de Chile y a mostrar cuán justificada es la defensa que de mí ha hecho "El Mercurio" de Santiago de Chile, en un valiente artículo debido a la pluma del señor Joaquín Díaz Garcés.

Se verá en los siguientes párrafos que ninguna participación ha tenido el Estado Mayor Argentino en la travesía y, aún más, que ni conocimiento puede haber tenido de mis propósitos hasta después de efectuarla.

Por otra parte, debo justificarme ante aquellos que me creyeron inconsciente y temerario por haber efectuado la travesía por Zapala y sin mayores elementos y referencias.

La creencia general de que para empresas como la travesía se necesitan hombres de excepcionales condiciones y de que, para pretender intentarla, un piloto ha de demostrar previamente su capacidad constituyó para mí un grave obstáculo, dado que yo era un piloto desconocido fuera de los lindes de la Escuela Militar de Aviación.

Si mis gestiones y las de mis amigos no hubiesen sido hechas en el mayor silencio y con conocimiento de nuestro medio ambiente, es seguro que, no solamente no hubiese terminado la empresa, sino que hubiera provocado un comentario risueño *mi temeraria pretensión*.

Por otra parte, yo necesitaba justificar mi alejamiento del aeródromo, sin mencionar la travesía. El mejor justificativo que encontré entonces fué el de participar en los festejos con que en la ciudad de Mendoza iba a conmemorarse el día 5 de abril el centenario de la batalla de Maipo.

Ante la dirección de la Escuela Militar de Aviación no podía yo hacer gestiones, pues ella ya había resuelto no enviar pilotos a Mendoza por razones de economía, y, además, tenía yo el convencimiento de que iban a estrellarse ante la más rotunda negativa.

Negativa justificada porque habría de sospecharse la verdadera intención que me guiaba, y lógico es que la dirección de la Escuela no quisiese adoptar para sí la responsabilidad de un accidente ante la superioridad y ante el pueblo. Las terribles leyendas que corrían, antes de la travesía, de boca en boca predisponían la opinión pública

contra toda empresa en la que no figurase un piloto de gran prestigio y una potente máquina moderna. De ese modo resultaba para mí de primordial importancia no dejar sospechar siquiera mis propósitos.

Solicité entonces el apoyo personal del señor Coronel Arroyo y del Capitán Torres, quienes ante S. E. el Señor Ministro de Guerra y la comisión de festejos de Mendoza, respectivamente, iniciaron gestiones privadas.

La comisión de festejos de Mendoza respondió solicitando del Ministro de Guerra dos pilotos para que efectuasen vuelos durante las fiestas de aquella provincia. El señor ministro, a quien el señor Coronel Arroyo confesara mis verdaderos propósitos, respondió a todos y en todo momento negativamente. S. E. no tenía fe en nuestras máquinas y creo que tampoco en el piloto; contribuyendo a ello la dolorosa impresión sufrida por la trágica caída durante un vuelo, del querido camarada peruano Teniente don Enrique Ruiz, alumno de nuestra Escuela.

Al mismo tiempo que estas activas gestiones se llevaban a cabo y ante la probable ineficacia de las mismas, yo, por mi parte, obtuve de la dirección de la Escuela Militar de Aviación, para mí, el permiso necesario para trasladarme en vuelo hasta el Azul y de allí en ferrocarril hasta Zapala. En mi *deseo de entrenarme y conocer la región Sud* encontró la dirección de la escuela motivo suficiente para concederme la autorización solicitada, pero sin fondos, por razones de economía. Yo resolví cubrir todos los gastos, cuyo importe total ha resuelto ahora reintegrarme el Ejecutivo de la Nación, por carecer de fondos la escuela. (1)

Acerca del permiso para ir a Zapala debo insistir haciendo notar que constituía para mí la última carta de todo mi juego y que existe, acerca de ese permiso, una documentación oficial que aclara todos los puntos. Además, debo decir que la dirección de la escuela, a mi solicitud, puso a mi única y exclusiva disposición el monoplano Parasol, con otros elementos y el personal, sin darle ingerencia a autoridad o piloto alguno.

Ya se ve, pues, quiénes han favorecido mi situación y cómo yo no he podido obrar de acuerdo (lea el "Diario Austral" de Temuco) a planes preconcebidos. Ni siquiera he podido pedir a nuestro Estado Mayor ni a persona

(1) Gastos de operarios, repuestos, fletes, etc., con exclusión completa de mis gastos personales, viáticos y de representación.

alguna plano ni antecedente referente a la región de Zapala, para no verme obligado a denunciar mis propósitos. Por eso no he contado sino con un mapa general de la Argentina, Chile, Uruguay y Paraguay publicado por Pablo Ludwig en 1912 y que hace tiempo tengo en mi poder.

En honor a la verdad, debo agregar que, por la falta de un estudio previo, en buenos planos, la travesía de la cordillera no gana ni pierde en importancia, ni aumentan o disminuyen las dificultades. Bien decía *alguien* en su modo pintoresco: "Un fuerte entrenamiento, la resolución necesaria, un Morane Saulnier 80 H P rumbo al oeste, como Colón... y la cordillera es *pan comido*..."

"Lo demás... *papel pintado*... como diría un criollo."

MONOPLANO MORANE SAULNIER PARASOL 80 H P

Donado por las Damas Mendocinas, a nuestra Escuela Militar de Aviación

III

EN CAMPAÑA

Alarmas...

La partida de El Palomar

Días de ansiedad.

EN CAMPAÑA

Alarmas...

Mientras yo ultimaba mis preparativos y efectuaba las gestiones antes mencionadas, se recibieron en El Palomar noticias de que el Teniente 1.º Dagoberto Godoy, del ejército de Chile, deseaba intentar la travesía en un monoplano Morane Saulnier 80 H P y que los deseos del citado Teniente eran apoyados por algunos órganos de publicidad de la vecina república. Se tuvo además conocimiento de que en nuestras aduanas había llegado, con destino a Chile, un aeroplano Morane. Todo ello provocaba un comentario general de dudas y esperanzas.

Yo seguí en mi actitud reservada y obrando sin precipitaciones. Pero sucedió que, por informaciones privadas, supe que la travesía por Godoy era absolutamente probable, puesto que dicho oficial gestionaba el permiso necesario del gobierno de su país. Por otra parte, el éxito de Godoy en la travesía, con o sin permiso, debía descontarse como seguro e inmediato, dado el carácter atrevido del piloto y la favorable situación de los aviadores chilenos, que habitan al pie mismo de la cordillera.

Mi calma transformóse entonces en una inusitada actividad y resolví partir cuanto antes a fin de llegar a tiempo para devolver la visita (para mí segura) del distinguido camarada chileno, que en 1916 tantos afectos conquistara entre nosotros.

El concurso de la Empresa del F. C. S

El día 1.º de abril de 1918 resolví enviar el hangar, herramientas y repuestos a estación Retiro del F. C. P. con el aprendiz Valentini, quien permaneció allí esperando mi orden de embarque de esos elementos. Esto debía efectuarse allí mismo en *caso de ir a Mendoza*, o pasar los

elementos a estación Constitución del F. C. S. en *caso de ir a Zapala*. El aparato quedó listo para ser desarmado en El Palomar, o salir en vuelo de la escuela.

Me apersoné al señor Coronel Arroyo, quien me hizo conocer (el 1.º de abril) la definitiva contestación de S. E. el señor Ministro de Guerra a sus gestiones privadas: rotundamente negativas.

Resolví entonces aprovechar el permiso, ya concedido por la dirección de la escuela, para trasladarme a Zapala y solicité de la oficina de tráfico de la empresa del F. C. S. un vagón cerrado apropiado para el transporte del aparato, el hangar y sus repuestos. Obtuve el más decidido apoyo de esa empresa de ferrocarril, la cual, una vez cargados el hangar y los repuestos, envió el vagón a Cañuelas para que el día 2 de abril pudiese yo cargar allí el aparato.

Me despedí el mismo 1.º de abril y en esta capital del señor director de la Escuela Militar de Aviación, quien, ante mi partida tan precipitada y decidida, pareció adivinar mis propósitos reales y me recomendó prudencia y me advirtió que para *extralimitarme* en mis vuelos debía solicitar permiso. Yo nada manifesté categóricamente, y creo que esta actitud impidió el fracaso de mi proyecto.

La partida de El Palomar

La necesidad de aclarar muchos conceptos y destruir falsas afirmaciones me obliga a llenar esta memoria de enojosos y cansadores detalles, abandonando la brevedad y concisión tan necesaria a narraciones de esta especie. En adelante abreviaré en lo posible, tratando de dar a la memoria la forma de *diario* y extendiéndome en aquello de que deba dejar constancia.

1.º de abril. Por la noche. — Dí órdenes, dinero, pasajes, etc., al mecánico Soriano y aprendices, con los cuales quedó desde ya constituído un pequeño destacamento.

2 de abril. Por la mañana. — A pesar del fuerte pampero partí a las ocho en vuelo hacia Cañuelas, llevando los tanques del Parasol completamente llenos de nafta y algunas herramientas. Aterricé a las 9 a. m. en la estancia Santa Elena del señor Julián Erasun, donde se me brindó generosa hospitalidad.

Por la tarde. — Procedí, con ayuda de peones, al desarme del aparato.

3 de abril. — Con un carro y ayuda de peones, hice transportar el aparato a la estación Cañuelas y cargarlo en el vagón ya preparado.

Debido a la decidida ayuda de la empresa, esa noche partí con mi pequeño destacamento, aparato, etc., en el mismo tren de pasajeros, directo a Zapala.

4 de abril. — En viaje.

5 de abril. Por la mañana. — Llegamos a Zapala, cuya cota es de 1.040 m. sobre el nivel del mar, a las 11 y 30.

Lo que primero y más poderosamente llamó mi atención fué la cordillera del Chachil, cuyos agudos picos, ya nevados, comencé a mirar con una curiosidad no exenta de mudo respeto. Contribuía a ello toda la historia de peligros e inconvenientes que, acerca de esa cadena, habíame narrado, durante el viaje en ferrocarril, un hospitalario vecino de Zapala, señor Gabriel Marlats, con quien había establecido una corriente de simpatía desde mi embarque en Cañuelas.

Por la tarde. — Elegí un pequeño espacio de terreno para pista en el linde norte de la población. El destacamento instaló el hangar en un espacio de terreno disponible entre los edificios a fin de preservarlo, en parte al menos, de los fuertes vientos de la zona y contar rápidamente con la cooperación de los vecinos.

6 y 7 de abril. — Limpieza y arreglo de la pista con peones contratados. Fué armado y limpiado el aparato y revisado y probado el motor del mismo.

En estos días me hice cargo (lea el "Diario Austral" de Temuco) de dos cajones de nafta y uno de aceite de ricino que había tenido la *precaución* de hacer enviar a Zapala para el caso de que no se me permitiese ir a Mendoza.

Tuve necesidad de hacer reforzar en toda forma el hangar, pues el fuerte viento que soplaba hacía peligrar su estabilidad. El F. C. S. me ayudó nuevamente.

Inquirí algunos informes de los vecinos acerca de la región y su clima. No eran halagadores. Solicité, además, de ellos, no adelantasen noticia alguna a periódicos o revistas.

Permanecí sin noticias acerca de Godoy.

Días de ansiedad

8 de abril. — El aparato listo, pero la cordillera algo nublada. Viento oeste (llamado "del Chachil" por los vecinos), muy molesto e intenso.

Hice cargar los tanques del Parasol para un vuelo de tres horas y resolví efectuar un vuelo de prueba a la vez que de tentativa.

Alcancé la cadena del Chachil (a 1.000 metros de altura sobre ella) pero sin poder sobrepasarla hacia el oeste por el fuerte viento que, en esos lugares, soplaba con una velocidad *igual* o *superior* a la del aparato.

El vuelo (de una hora de duración) me permitió apreciar mi entrenamiento, el buen funcionamiento del motor y las excelentes *defensas* del Parasol en una atmósfera muy agitada. Hice además algunas observaciones de los lugares, las que me sirvieron más tarde. Frío no muy intenso, esa mañana, en la altura.

9 de abril. — Fuerte viento en las direcciones más variables, muy nublado, ligera lluvia. Fué necesario reforzar más el hangar, a cuyo cuidado quedó permanentemente el destacamento. La perspectiva de una larga temporada de días desfavorables comenzó a impacientarme y a hacerme temer una orden de regreso.

10 de abril. — Todavía sin noticias de Godoy y cada vez más impaciente. Día de atmósfera agitada, viento del Nordeste a la mañana y del oeste (Chachil) a la tarde. Muy nublado a los 4.000 metros de altura.

Hice cargar los tanques para cuatro horas de vuelo y partí a otra tentativa. Momentos hubo, debo confesarlo, en que lamentaba haberlo hecho.

No solamente no pude internarme en la cordillera sino que ha sido para mí un verdadero triunfo el poder regresar a la pista. Me han referido los vecinos de Zapala, como amable broma, que al bajar del aparato no tenía yo cara de tan *decidido* entusiasmo como a la salida.

Altura máxima alcanzada: 3.500 metros. Buen funcionamiento del motor. El Parasol necesitó toda su *defensa* para ser restablecido en algunos momentos y debo hacer notar que no faltaron algunas fuertes "*picadas*".

Por el continuo y fuerte roce en la polea de la "pirámide" superior se cortaron, en este vuelo, tres hilos de un cable de "gauchissement". Por carecer de repuesto conveniente, se hizo necesario utilizar, en lugar del cable afectado, otro de la *mitad* de resistencia.

Este día recibí un telegrama del señor Coronel Arroyo haciéndome saber que S. E. el señor Ministro de Guerra, ante el cual el señor Coronel había insistido a fin de que yo no pasase la frontera sin autorización, estaba de acuerdo en concederme autorización, pero en otro aniversario y en época favorable. Este telegrama me impacientó más todavía, pues, entonces más que nunca, me convencí de la necesidad de no perder tiempo. Temía una orden de regreso.

Comencé ya a sentir un fuerte constipado, que luego me molestó grandemente.

El mecánico Soriano me hizo, a solas, una extraña e inesperada advertencia: "Es conveniente no hacer ya más " vuelo que la misma travesía. El motor marcha bien y " por lo mismo no conviene hacerlo trabajar demasiado. " Yo creo que podría esperar buen tiempo. No olvide " que nos faltan muchos repuestos."

Me dejó meditando, pero nuevamente resolví atender sus indicaciones. Al emprender el próximo vuelo sería para no volver...

Me felicito ahora por ello

11 y 12 de abril. — Soplaron vientos huracanados que derribaron una casa de material. A fin de salvar el aparato de un probable destrozo, se hizo necesario desarmarlo y guarecerlo en un pequeño galpón próximo al hangar. Con grandes esfuerzos y numeroso personal se libró al hangar de ser arrancado por el ventarrón, pero no se pudo evitar que sufriera desperfectos de importancia. El Parasol y su motor recibieron, en todo esto, gran cantidad de arena arrastrada por el viento. En el pequeño galpón hubo necesidad de limpiar y revisar íntegramente toda la máquina.

El día 11 recibí un telegrama del Capitán Torres concebido en los siguientes términos:

"Adelante. Buena suerte."

¿Qué significaba? ¿Que se me daría orden de regresar? ¿Que Godoy había ya pasado?

A mi regreso conocí la razón de ese telegrama, pero confieso que, en ese momento, mi impaciencia se volvió desesperante. Llevaba una semana de permanencia en Zapala y no había logrado tener, un solo día, ni un solo par de horas favorables y todo hacía presagiar que, por largo tiempo, no los tendría.

Algunos buenos vecinos de Zapala, señores Marlats, Bosco, Estévez, Miranda, Etcheluz, etc., trataron de calmar mi impaciencia con buenos augurios, nacidos de sus buenos deseos. Recuerdo agradecido que el señor Martín Etcheluz hizo derroche de argumentaciones para decidirme a trasladar mis elementos a Las Lajas (más al norte) y tentar la empresa por Pino Hachado y el valle del Bío-Bío, al final algo poblado. Fué inútil; ya no estaba yo para reflexiones y además mi pesadilla la constituían esos vientos adversos que parecían empeñados en superar la velocidad del Parasol, no dejándolo avanzar ni un palmo en las alturas. No pensaba yo en zonas pobladas; sólo quería poder avanzar hacia Chile, lo más directamente posible, y aunque sólo fuese a 60 kilómetros por hora.

Para colmo de contrariedades tuve necesidad de asistirme del fuerte constipado, que ya me tenía afónico y físicamente decaído.

Con todo, decidí no pasar del día siguiente y di órdenes decisivas al mecánico Soriano.

Envié un telegrama al señor director de la Escuela Militar de Aviación solicitando permiso para pasar la frontera. La contestación no alcancé a recibirla, ni había tiempo para ello. En mi ánimo, más que una solicitud de permiso, era ese telegrama, una disimulada despedida que sabría interpretar el Capitán Torres. Por otra parte ya que yo resolvía jugarme al azar, de un buen o mal día, mi destino, era propio cargar íntegra *para mí* toda responsabilidad. Ese telegrama constituía, de ese modo, un precioso documento para las autoridades, máxime si éstas negaban la autorización o demoraban en contestar.

Había leído en un ejemplar de "La Razón", que llegara a Zapala, la decidida y varonil defensa que de mí hiciera, con fecha 8 de abril, ante algunos ataques periodísticos, el Teniente Campero. Grande fué mi satisfacción, y en una larga carta (algunos de cuyos párrafos se dieron a publicidad) le hice presente mi agradecimiento y le envié

mis saludos. Nunca creí yo que esa carta fuese dada a publicidad, sobre todo por su redacción descuidada y llena de modismos, pero, ya que así ha sucedido, no tengo reparos en agregar a continuación una copia de lo publicado. Ella expresa fielmente mi situación y podrá ilustrar acerca de mi estado de ánimo.

Para satisfacción del cuerpo directivo de la Escuela Militar de Aviación, agrego, además, una publicación hecha en "La Prensa" del 16 de abril y que yo recién he conocido a mi regreso a la patria. Ella deja constancia de que el personal de aviación no olvida, aun lejos de sus superiores, los detalles de la disciplina y del prestigio profesional que le han sido inculcados.

Dice la carta dirigida a Campero:

"El día 8 inicié un vuelo hacia Temuco, a pesar de es-
" tar el tiempo nublado. Hasta los 2.500 metros de altu-
" ra, *bailaba* bastante por el viento este; pero podía avan-
" zar algo. Ya en frente de los picos nevados del Cha-
" chil, debía ganar altura y avanzaba menos, *bailando co-*
" *mo un condenado*. Me mantuve un tiempo a 4 000 metros
" sobre los picos, apreciando el camino a seguir y la nafta
" que llevaba. Comprendí que me hubiera quedado en el
" límite y en una región completamente despoblada. De-
" cidí el regreso y lo hice tan velozmente que en diez mi-
" nutos cubrí un trecho de 40 kilómetros.

"El día 10 salí nuevamente con viento norte, tratando
" de avanzar hacia el noroeste, a fin de correrme hacia el
" sudoeste. Fué imposible hacer algo: desde el decollage
" hasta el aterraje, fué un continuo esfuerzo por cuidar
" el "pellejo". Llegó un momento en que, de frente al
" viento, el aparato no avanzaba y aún a 3.500 metros,
" sentía fuertes remolinos. Hubiese podido cruzar hacia
" el sudoeste, frente al lago Lacar, atravesando una zona
" baja y muy quebrada y boscosa; pero entiendo que no
" se hubiera apreciado tamaño esfuerzo. Lo dejaré como
" último lance.

"Al regresar, un cable de "gauchissement", que pasa
" por la polea de la "cabanne", tenía tres hilos cortados,
" teniendo la seguridad de que antes de la salida estaba en per-
" fectas condiciones.

"Sobre todo, con el viento de cola, recibían las alas ta-
" les presiones que, para tener la palanca quieta, hube de

" aferrarla a las manos, y a éstas apretarlas entre las rodi-
" llas.

"Estos fueron los días más favorables hasta la fecha.

"Ayer he debido desarmar el aparato y guarecerlo a
" galpón, por temor de que el tremendo ventarrón me lo
" llevara con el hangar.

"El viento derrumbó una casa y dió vuelta a un carro.

"Espío una oportunidad más favorable. Por mala que
" sea, la encontraré buena, siempre que me deje avanzar,
" siquiera a 60 kilómetros por hora, tanto como para poder
" pasar la última cadena, aunque baje en despoblado.

"Por estos lugares, me he convencido que el aterraje
" forzado, es capotaje seguro.

"Muchos comentarios se harán en ésa de carácter des-
" favorable; pero, por propia dignidad, no soy yo el llama-
" do a prestigiarme. Solamente digo una cosa: el volador
" de aeródromo, que desee volar aquí, en épocas como és-
" ta, que le haga primero un encargue a una empresa fú-
" nebre.

"Soy un convencido que para el Parasol, con buen tiem-
" po, la cordillera es *pan comido*. El inconveniente está en
" que aún no he tenido un momento más o menos favo-
" rable.

"Sin embargo, lo espero, ya por una fuerte nevada o
" por el cambio de luna.

"Si la cosa se demora por más tiempo, trataré de cruzar
" por el Lacar, siempre que el viento norte vuelva a presen-
" tarse sostenido. Corro un solo peligro: que el feroz *baile*
" agote mis esfuerzos. Allá veremos..."

Esta carta, aunque ya escrita, no salió, por descuido, sino el mismo día 13 a su destino.

Del corresponsal de "La Prensa" en Zapala, por correo que supongo salió de Zapala antes de la travesía, y publicada en orden cronológico y abreviado, el día 16 *al dar la noticia de la travesía en Buenos Aires.*

"Día 5.—Llegada a Zapala del volador militar Tenien-
" te Candelaria, dedicándose en seguida a elegir campo pa-
" ra aeródromo e instalación del cobertizo desmontable.

"Día 6.—Desembarco del aparato, limpieza del motor
" y arreglo de la pista.

"Día 7.—Prueba y verificación del funcionamiento del
" motor.

"Día 8. — Primer vuelo, iniciado a las 7 a. m., sobre la
" cordillera del Chachil, cuya altura es de 2.800 metros, con
" viento fuerte; radio de acción extenso, habiéndose nota lo
" la gran altura tomada por el piloto; preguntado acerca de
" ello, sólo quiso manifestar haber subido a 4.000 metros.
" El regreso fué efectuado en forma veloz por Sainuco, de-
" bido a un fuerte viento de cola.

"Día 10.—Vuelo iniciado a las 6.40 a. m. hacia los ce-
" rros Palau, con fuerte viento norte. La intranquilidad del
" mecánico en tierra denotaba a los ojos del público la
" fuerte lucha que debía sostener el piloto atacado en forma
" violenta entre las nubes por el viento en rachas. El pi-
" loto regresó satisfecho por los valiosos datos obtenidos
" hacia la región de Chosmalal, negándose a dar detalles.
" Consultado acerca de los vuelos a efectuar, manifestó que
" dependerían de factores que iría apreciando durante su
" estada, que esperaba fuera de positivos beneficios.

"Hemos notado la particularidad de que sus primeros
" vuelos los efectuó en las condiciones atmosféricas más
" difíciles, lo que indica claramente su deseo de adquirir
" fuerte adiestramiento. No nos ha sido posible obtener
" más datos de sus ejercicios, porque rehuye toda publi-
" cidad.

"La precisión y puntualidad con que el personal del
" destacamento de volación llena su misión, deja la im-
" presión del régimen militar reinante en la Escuela Mili-
" tar de Volación, de donde procede.

"En general, el tiempo es desfavorable, tanto que, se-
" gún impresiones recogidas, en condiciones análogas, en
" los aeródromos, los vuelos quedarían interrumpidos.

"En el banquete efectuado ayer por la noche en honor
" del distinguido oficial se ha notado la popularidad y en-
" tusiasmo que el pueblo siente por la moderna arma mili-
" tar; reinó una animación indescriptible, figurando todos
" los elementos sociales de este nuevo e importante pueblo.

"La comisión organizadora ha debido obtener por todos
" los medios convincentes, que el teniente Candelaria acep-

" tara la demostración, lo que se ha conseguido al notar él
" que el pueblo, entusiasmado, rogaba la aceptación, pues
" se le quería demostrar reconocimiento y admiración.

" Ofreció el banquete el señor Abdala, y luego hablaron
" los señores Ricardez, Monti y Miranda; contestó el va-
" liente piloto con frases elocuentes y muy adecuadas."

IV

LA TRAVESIA

Sábado 13 de Abril de 1918.

Los desperfectos.

Cinta barográfica.

Un recuerdo para Chávez.

Un recuerdo para Bielovucic.

SABADO 13 DE ABRIL DE 1918

A las 2 y 30 a. m. el mecánico Soriano y los aprendices dieron comienzo a la tarea de transportar el aparato fuera del pequeño galpón que le servía de reparo y procedieron a armarlo. La tarea, hecha bajo un frío intenso y a la simple luz de dos linternas eléctricas de bolsillo, resultó en extremo pesada para los únicos tres hombres del destacamento. Esa misma noche (del 12 al 13) cayó en la cordillera una fuerte nevada (la tercera desde nuestra llegada a Zapala).

A las 6 a. m. fuí despertado y, abrigándome todo lo posible, me dispuse a partir. Faltaba tan sólo ajustar algunos cables y nivelar las alas para darles su posición exacta, poniendo así "en punto" el aparato. Entretanto yo verifiqué el resto: estaba listo.

Los tanques: cargados para cuatro horas de vuelo (130 litros de nafta y 36 litros de aceite de ricino).

En el cajón trasero: herramientas para las reparaciones más inmediatas; repuestos más indispensables; dos linternas eléctricas grandes con varias pilas de repuesto; gran cantidad de fósforos; un "Colt" y cien tiros; un buen cuchillo de monte; una manta; algunas mudas de ropa interior; pocos víveres; una botella de cognac; algunos elementos de escribir; el *famoso* mapa de Ludwig; un buen barógrafo registrador en marcha con su cinta barográfica y un pequeño botiquín. *Frente al asiento*: reloj contador de revoluciones, altímetro y brújula.

No tenía termómetro ni pude obtenerlo en Zapala, por no existir en la localidad una estación de la Oficina Meteorológica.

Como se ve, a pesar de toda *mi decisión* iba yo resuelto a defender mi existencia *por mi mismo* en plena cordillera o en los extensos bosques chilenos, caso de poder realizar con rara fortuna un descenso obligado por falla de motor o agota-

miento físico. Este exceso de carga significó un inconveniente para el vuelo mismo, pues alcanzaba aproximadamente el mismo peso medio de un pasajero: 70 kilogramos, descompuestos como sigue:

Exceso de 1 1|2 hora de nafta	o 49,5 litros	= kg.	34,500
Id. de 1 1|2 id. de aceite	o 13,5 id.	= "	12,000
Herramientas, respuestos, armas, etc. . .		= "	23,500
Total		"	70,000

La región a atravesar y la probabilidad de fuertes vientos adversos me obligaron a llevar toda esa carga. Eso no hubiese sucedido si yo hubiese podido contar con líneas férreas y telegráficas.

La mañana del 13 se presentó radiante de sol, fría, sin una nube en la cordillera y con alguna brisa a intervalos. La fuerte nevada había, esta vez, hecho su efecto. En mi entender la mañana prometía un éxito y sólo mi estado de salud me hacía concebir dudas. Los vecinos de Zapala, satisfechos unos y con dudas otros, hacían, a mi alrededor, los más diversos comentarios.

Pero sucedió que el "tensor" del último cable que debía ser ajustado tenía, en su interior, algunos granos de arena arrastrada por el viento durante los días 11 y 12. Al hacer girar el "tensor" éste se "engranó" y ya no hubo poder humano que lo hiciese girar más en sentido alguno. Se probaron sopletes, braseros, etc., a fin de facilitar la tarea por calentamiento y sólo se consiguió que el "tensor" se rompiese. Los relojes dieron las nueve de la mañana; la brisa ya se hacía más sostenida y no teníamos "tensor" apropiado de repuesto.

Fácil es imaginarse mi estado de ánimo y el del mecánico. Mudos, nos miramos. La situación se hacía crítica por demás; parecíanos que los elementos todos hubiesen decidido probarnos: vientos huracanados, un cable inutilizado... y ahora un "tensor" roto... ¿Se rompería también alguna biela o algún cilindro de los cuales tampoco teníamos repuesto? Era desesperante.

Dí la penúltima orden de este día, que Soriano recibió en silencio: "Esta tarde salgo; arréglese de cualquier manera".

Volví a acostarme.

El personal del destacamento se esmeró como nunca y supo estar a la altura de las circunstancias. No almorzó.

A las tres de la tarde fuí recordado nuevamente. El aparato estaba ya en la pista, listo para partir. El bueno de Soriano tiene siempre recursos en su caletre y había sabido aplicar el remedio necesario.

Yo, a decir verdad, miré con algún recelo los arreglos efectuados y tantos remiendos no dejaron de preocuparme, durante el vuelo.

La atmósfera continuaba despejada, pero en Zapala soplaba viento sostenido y del este. Sobre la cordillera veíanse asomar algunas nubes blancas, indicio seguro de viento del cuadrante S. O. N. O. en las alturas y de agitación atmosférica en las montañas.

No hice caso de algunos consejos, para suspender el vuelo, que me dieron los amigos; subí al aparato y probé el motor. Satisfecho de su marcha, partí después de haberle dado al oído a Soriano mi última orden: "Buscarme en la cordillera". Eran las 3 y 30 p. m.

Hice el "decollage" hacia el este. Desde el primer momento noté la atmósfera agitada y presentí que iba a sostener una fuerte lucha. Gané los 2.000 metros de altura y me dirigí hacia los cerros Carrere resueltamente; recuerdo que en esos momentos me consideraba satisfecho con poder llegar a Chile aunque debiese estrellarme.

En todo el trayecto de Zapala hasta el cerro Canzino tuve en el vuelo obligadas "defensas" debidas a las pronunciadas inclinaciones que sobre las alas tomaba el Parasol. Los mayores desequilibrios se produjeron a los 2.000, 2.500 y 2.800 metros de altura, en las cuales el aparato parecía atacado, durante algunos momentos, para mi muy largos, por fuertes rachas sucesivas. Sin embargo, debo hacer notar que en esta primera parte del vuelo no experimenté en el aparato desequilibrios tan bruscos como en la tentativa del día 10.

Poco antes de llegar al cerro Canzino ya había alcanzado los 2.800 metros de altura a pesar del viento de cola, de la lucha sostenida y del exceso de carga. Esto

me hizo creer en la posibilidad de alcanzar los 3.500 metros antes de llegar al cerro Carrere (de la cordillera del Chachil) para librarme, en parte al menos, de los inconvenientes propios de la proximidad de los picos cuando entre ellos sopla el viento.

Desde el cerro Canzino hasta haber pasado la cordillera del Chachil parecióme estar, en cierto modo, a merced del destino. A las dificultades propias de estos vuelos se agregaba la característica agitación producida por dos vientos encontrados que parecían luchar por el predominio en los altos picos: el del este, a merced del cual había salido de Zapala, y el del sudoeste, que traía, en lo alto y a lo lejos, algunas nubes.

No pude alcanzar, aún sobre el Carrere, más de los 3080 metros de altura y por eso me encontré unos veinte minutos librado a una voluntad extraña a la mía. Una sucesión rápida de desequilibrios me hizo olvidar el intenso frío y el sol de frente, que comenzaba ya a sufrir, y poner todos mis sentidos exclusivamente en los comandos. Lo *temidamente* esperado, lo *terrible* de la fantástica leyenda de la montaña, el *invisible* enemigo estaba ante mí, en franca oposición a mis deseos, *queriendo* cerrarme el paso: eran las corrientes de aire frío del lejano sudoeste que, chocando en las faldas y pasando los cajones, hacíanme sentir sus caprichosos efectos.

El aparato no lograba mantenerse sino breves instantes en cada altura alcanzada, la que perdía y recuperaba sensiblemente y sin que en ello mediase mi voluntad y provocando mi inquietud. Estaba pasando a poca altura sobre los nevados picos de la cordillera del Chachil y parecíame, al mirar abajo, que las ruedas se deslizaban sobre la nieve. Todos los grandes o pequeños cambios de altura eran acusados por el altímetro y por el contador de revoluciones, que, pulsando la marcha del motor, hacía marcar a su aguja una diferencia de 20 y hasta 40 revoluciones.

En ciertos momentos parecíame moverme en el vacío y que en algunos de esos *aplastamientos* iba a quedar ensartado en los agudos picos o en los altísimos árboles del fondo de las quebradas. La cadena de la Sierra Nevada y el Llaima, que a lo lejos veía y que me había propuesto cruzar, parecíame situada a una enorme distancia de la cordillera del Chachil. La dificultad en la apreciación de

las distancias sobre el terreno montañoso, la ansiedad provocada por algunos momentos en extremo difíciles para mí y la perspectiva de probables situaciones peores cuanto más me internase en la cordillera, hacíanme creer, en ciertos momentos, que el Parasol no avanzaba. Aún las pequeñas distancias y los más cortos espacios de tiempo aparecían a mis ojos multiplicados asombrosamente.

Nunca hasta entonces había yo consultado tanto el altímetro, el reloj y el contador de revoluciones, ni nunca la aguja de la brújula de un aparato, durante mis vuelos, ha variado tanto y tan continuadamente de rumbo. Esto último sucedía cuando en la necesidad de apoyar una defensa de "gauchissement" aplicaba el timón de dirección.

El timón de profundidad resultó para mí, sobre el Chachil, algo sagrado; no me atreví a emplear las *picadas* como defensa, debido a la escasa altura (a mí todas las alturas me resultaron pequeñas en ese trance) a que me encontraba volando y a que ya el aparato, por sí solo, *perdía* altura a pesar de la excelente marcha del motor.

Cuando hube pasado la línea de los más altos picos de la cadena del Chachil sólo estaba a los 2.920 metros sobre el nivel del mar y vi hacia el frente y ambos costados una inmensa sucesión de serranías de ingrato aspecto, las más próximas de las cuales me parecieron cubiertas, en partes, de una vegetación cuyo carácter no pude definir. La agitación atmosférica fué entonces un poco menos intensa y eso me permitió decidir, con más tranquilidad, la ruta a seguir.

Tenía ante mi vista el lago Aluminé tras el cerro Pichiloncoloán en territorio argentino y, cordillera del Arco por medio, más al norte, poco visibles, los reflejos del lago Hueyeltué en territorio chileno.

Me dirigí resueltamente al Hueyeltué, con lo que me aseguraba algunas ventajas: tener un punto fijo de dirección y la seguridad que después de un cierto tiempo de vuelo, habría de hallarme sobre territorio chileno. Es indudable que en caso de descenso obligado me hubiese resultado más de mi agrado hacerlo más allá del límite internacional.

De los 2.920 metros pasé a los 3.150 metros de altura mientras volaba al norte del cerro Cochico. Al sudeste de este cerro se extiende el valle llamado Pampa Loncoloan por las gentes poco exigentes en materia de llanuras de la región.

A los 3.150 metros experimenté nuevamente un aumento en los *desequilibrios* del aparato, tanto que dos de éstos, poco antes de pasar el cerro Pedregoso, me obligaron a apoyar las defensas con dos sucesivas picadas que me hicieron perder más de 100 metros de altura. A eso se unía el sol que, de frente y celoso por guardar el secreto de los panoramas, mucho me molestaba desde Zapala, obligándome, en algunos momentos, a dar descanso a la vista tras los tubos de acero de la pirámide de ala o haciendo de visera con la mano.

Antes de llegar al límite internacional alcancé los 3.500 metros de altura. El frío se hizo entonces más intenso y llegó a obligarme a distraer a ratos alguna mano del comando en darme suaves golpes en las mejillas, los brazos y las piernas a fin de provocar alguna reacción. Afortunadamente, las sacudidas, sufridas por el Parasol fueron en esos momentos algo menos bruscas; el sudoeste se hacía sentir en esos parajes menos arrachado.

Observé nuevamente el terreno en sus detalles. Al oeste y a lo lejos el Llaima con sus dos puntas blancas hacia el cielo, majestuoso e imponente, parecía servirme de faro entre el inmenso mar de picos en que me hallaba.

Hacia el sur, abrupta serranía en territorio argentino.

Hacia el noroeste la cordillera del Lonquimay y Sierra Nevada y sus ramificaciones, como formando un solo *block*, del cual asoman numerosas las agujas blancas de nieve; mientras que hacia el nordeste una larga *fila* de picos amontonados (como continuación del Chachil) ocultaba a mi vista las regiones pobladas argentinas. Entre el *block* y la *fila* una *cinta blanca* que sale del Hueyeltué con dirección este (entre faldas de pendientes pronunciadas) para luego tomar persistentemente la dirección N. N. O. entre serranías de declives más suaves que las anteriores. Estas serranías pareciéronme compactas y en descenso gradual y escalonados desde la *fila* de picos que venía al nordeste hasta la *cinta blanca* y no tenían, a mis ojos, un aspecto tan ingrato como el resto de las montañas. Inmediatamente acudieron a mi mente las indicaciones que, acerca de la región, me hicieron los amigos de Zapala y reconocí el lugar. Miraba hacia el N. N. O. el cauce del Bío-Bío y las mesetas de la cordillera del Arco al N. N. E.

Hacia abajo vi algunos hilos blancos que, corriendo por las faldas del norte de los cerros, van en dirección al Bío-Bío mientras otros, al caer por las faldas del sud de los mismos cerros, se reunen en un solo hilo que se dirige hacia el lado del Aluminé, que ya no me fué visible. Ni unos ni otros se cruzan ni invaden jurisdicción; son afluentes del Bío-Bío los unos y del Litrán los otros.

Vi perfectamente marcada la división de las aguas.

El momento fué para mí solemne. Después de las angustias pasadas, de toda mi ansiedad, y ante la expectativa de lo que podría sucederme más adelante, sentí honda, muy honda, una emoción tan grande que aún hoy, al recordarla, viva satisfacción me embarga.

¡Por fin! ¡Cruzaba el límite argentino-chileno en un ave mecánica!

Poco tardó en presentárseme este interrogante: ¿Seré el primero o el segundo en todo el universo? ¿Habrá pasado ya Godoy?

A los cincuenta y tres minutos después del decollage y previo un recorrido de 94 kilómetros pasé el límite al nordeste del paso del Arco y a 3.500 metros de altura. Eran las 4.27 p. m.

La calma relativa que en esos momentos reinaba parecióme de buen augurio. Escuché gozoso al Le Rhone que, zumbando a mis oídos como nunca, parecía querer imponer quietud y silencio a los elementos todos mientras adivinaba el constante ruego de todo piloto. "Trabaja motor, que en tí mi humanidad va confiada."

La naturaleza entera pareció aquietarse un tanto y se hubiera dicho que bastaba como pasaporte la escarapela azul y blanca, que orgullosa en el Parasol iba mostrando a valles y montañas para envidia del cóndor, que vió surcado su propio cielo por formidable pájaro que no nació de huevo, sino de la mente humana, y que, rugiendo más que cantando, en pretencioso esfuerzo iba siguiendo al sol.

Continué mi ruta hacia el Hueyeltué sobre la misma cordillera del Arco al principio y luego sobre las abruptas montañas que desde el Icalma hasta el Bío-Bío arrojan sus aguas. Ya entonces pude divisar hacia el suroeste el lago Icalma entre un conglomerado de montañas obscuras y áridas y de faldas casi cortadas a pique.

Observé el Hueyeltué antes de llegar a él, máxime cuando noté (hacia la parte norte del lago) la superficie

del agua sin reflejos y con un color vago como el característico que las aguas mansas toman cuando las agita fuerte viento. Esta circunstancia me hizo esperar momentos poco gratos para cuando estuviese sobre el lago o sus cercanías.

El sol de frente y el frío ya me molestaban en exceso; la respiración misma, algo fatigosa por el fuerte constipado adquirido en Zapala, comenzó a preocuparme seriamente y a hacerme temer en un decaimiento físico. A fin de evitar el adormecimiento de las piernas, decidí abandonar algunos instantes, con grave riesgo, el timón de dirección y encogerlas y estirarlas repetidas veces. Antes de llegar al Hueyeltué alcancé los 3.650 metros de altura. De ese modo me preparaba para un nuevo trance difícil.

El lago Hueyeltué hállase situado a 1.180 metros de altura sobre el nivel del mar y entre tres macizos (con numerosos picos que yo veía demasiado agudos) de pronunciadas pendientes cubiertas de altísimos árboles y que forman verdaderas paredes al lago, cuya orilla menos quebrada y difícil parecióme ser la del sudeste por el cauce del Bío-Bío. Los ríos que del noroeste (cordillera Litrancura) y del sudoeste (cordón Chene) llevan sus aguas al lago pasan por dos profundas quebradas estrechas y de paredes tan próximas a la vertical que dejaron en mi retina la impresión de dos obscuros "*zaguanes*" sin techo, cuyo *piso blanco* fuese formado por los mismos ríos citados.

La lucha que esperaba sostener sobre el Hueyeltué no se produjo en forma intensa, quizá porque yo preferí volar sobre el costado sud del lago y no me alcanzó la acción del viento al chocar contra los cerros de la orilla norte. No obstante, el Parasol en un recorrido aproximado de 8 kilómetros y en un espacio de tiempo de 6 ó 7 minutos más o menos, llegó a perder, gradualmente, hasta 250 metros de altura.

El contador de revoluciones llegó a marcar (en sus repetidas variaciones) tan sólo 1.020 revoluciones; pero, regulándole cuidadosamente la carburación, volvió a las 1120 revoluciones que no quise sobrepasar durante toda la travesía, a fin de conservar el motor en buenas condiciones todo el tiempo posible. En este trecho del recorrido el motor llegó a preocuparme más que en el resto de la travesía, pues llamaron poderosamente mi atención esos cam-

bios bruscos de 100 revoluciones y esa pérdida gradual de altura.

Aun habiendo corregido la carburación quedé impresionado y una duda surgió haciéndome experimentar una sensación de ansiedad, de temerosa expectativa. Me vi solo en el mundo, fatigado, cansado de tener tanto frío; librado, más que a mí mismo, a mi máquina, muy lejos de todo recurso, ya llegando sobre el montón de *agujas* del Sanueco (cordillera de las Raíces) terriblemente apretadas y como ansiando todas encontrarse debajo del aparato para recibirlo en la caída. Donde quiera que dirigiese la vista ni un solo claro vi: si la nieve no cubría totalmente los picos, altísimos árboles ocupaban las faldas y en el obscuro fondo de las quebradas sólo se dejaban ver hilos de agua que denunciaban a los torrentes.

Toda mi fortaleza de ánimo pareció flaquear por un momento. A mitad más o menos del camino dudaba del remendado motor:

¿Acaso tendrían razón?...

Jamás en vuelo alguno he cuidado tanto la marcha de un motor; él era para mí en esos momentos la Vida. Las manos, casi insensibles por el frío y la falta de guantes, apenas atinaban con las llaves de gas y aire, a pesar de que durante todo el trayecto había aprovechado algunos instantes en sacar alguna mano fuera del fuselaje a fin de provocar una reacción por el viento de la hélice.

Al frente (¡y qué asombrosamente lejos me parecieron!) el Llaima y la Sierra Nevada blancos como sábanas. Tras ellos está la cordillera de Irrampe, los valles chilenos, la meta, el triunfo, mi sueño dorado... Ya no pensaba yo como en Zapala. Quería llegar a los valles chilenos y algo más... Para ello necesitaba íntegra mi resistencia física y *más aún* al motor en buena marcha.

Me encontré sobre la cordillera de Las Raíces sólo a 3.400 metros, pero el aparato volvía nuevamente a subir, como apoyado en una corriente normal, y el motor siguió zumbando sostenido, como gozoso de haberme dado tamaño susto.

Pensé entonces que la pérdida gradual de altura hubiese sido provocada por el viento que, plegándose al terreno, podía haber establecido una corriente descendente en esos lugares y me felicité, por lo mismo, de no haber volado más bajo y sobre el centro del lago donde, indudable-

mente, pensé hubiese perdido más altura. Me sostenía en esta opinión la circunstancia de no haber *sentido flojo* al Parasol. (1) En cuanto a la carburación diré que durante todo el vuelo la cuidé empeñosamente y pensé que, por negligencia, no habré estado oportuno y el contador de revoluciones dió su alarma.

No duraron mucho mis dudas acerca del motor en ese trance, — pero no pude volver a mi tranquilidad sino por poco rato, pues parecían de exprofeso preparados los motivos para sobresaltos.

El viento del sudoeste continuaba constantemente y como recogiendo al pasar por el Llaima y los Nevados de Zollipulli el frío concentrado en ellos por los siglos. La vista me lloraba a pesar de los anteojos y entre lágrimas molestas veía, temeroso, al Sol que, no arrojando ya sus dardos a mis ojos, apuraba su descenso como queriendo encontrarse, impaciente, de una vez más bajo que mi Pegaso de acero y trapos para difundir cuanto antes, entre rayos de gloria y del otro lado de la tierra, junto con la luz y el calor del día, la noticia del triunfo de sus aliadas la Selva y la Montaña sobre un hijo del Plata todo empeño por ver esos rincones del mundo como sólo él, el Sol, y los Cóndores lo vieran.

Antes de partir creí que alcanzaría a tener el tiempo necesario de luz solar dada la circunstancia de soplar viento del este y tuve la esperanza de que el sudoeste de las alturas no aminorase, en forma sensible, el avance, ya que yo había resuelto no dormir en Zapala desde esa noche.

Si la obscuridad llegaba antes de encontrar lugar de aterrizaje la cordillera podría hacerme pagar (en el valle) cara la victoria. Mi propia intranquilidad me hizo adoptar una resolución que creí la más favorable: seguir ganando altura aun a costa de mayor frío y de la persistente molestia en la respiración. En cambio podría reportarme varias ventajas: 1) librarme en lo posible de un aumento en la intensidad de la lucha, debido a agitación atmosférica en la región del Volcán Llaima, en cuyo cráter ya divisaba su eterna columna de humo; 2) al encontrarme a gran altura podría divisar con gran anticipación las poblaciones; 3) me serían más fáciles los largos planeos u otras maniobras por falla del motor.

(1) Quizá sea porque en esos momentos el "más flojo" era yo.

Esto me evitaría en lo posible largos recorridos pudiendo así abreviar el vuelo.

Alcancé los 4.000 metros pocos momentos después de pasar sobre la Laguna Quililo: Hállase esta laguna situada a 1114 metros sobre el nivel del mar y en un estrecho cajón formado por las cadenas del Llaima, Sierra Nevada y la Cordillera de Las Raíces. Dada la enorme diferencia de cota entre el fondo del cajón y las montañas que lo forman, dada la situación del sol ya en su ocaso y la altitud a que sobre la laguna yo volaba, sólo ví el cajón como una profunda boca obscura en medio de la cual, semejando la superficie de un espejo, se notaba la laguna.

A los 4.000 metros el frío se hizo sentir intensísimo y los desequilibrios volvieron a ser pronunciados. Tenía debajo la enorme mole blanca del Llaima formando fuerte contraste con la "boca negra" del cajón del Quililo. Buscaron mis ojos los valles chilenos, mi soñada meta, y sólo vieron mucho más bajo que el Parasol y tras un espeso velo de bruma el disco tenuemente amarillo del sol.

Ansioso busqué señales de vida en medio de aquellas desoladas montañas: nada. Hacia el sur, destacándose apenas sobre una capa de grandes nubes obscuras, dos altos picos, nevados y perfectamente cónicos. Hacia el norte, otro pico nevado y cónico asomando sobre la bruma. Debajo nieve, sólo nieve. De nada me servía la altura alcanzada en cuanto a la visibilidad.

Comprendí que aventurarme *sin ver* y decididamente hacia el oeste hubiese sido torpeza, máxime sabiendo que a menos de una hora de vuelo, podría encontrar la cordillera de la costa (Nahuelbuta) paralela a la de los Andes y tras ella el Pacífico.

Tenía ante mí reunidos dos enemigos respetables contra los cuales no valían más armas que la *suerte* o una *extrema precaución*: I) La obscuridad, ya próxima, durante la cual me sería peligroso todo aterraje en los terrenos boscosos, quebrados y para mí absolutamente desconocidos de los valles del sur de Chile; II) la bruma (que bien podía ser o no niebla y aún no existir en las pequeñas alturas) entre la cual los buenos pilotos pueden volar, orientados con éxito, durante corto tiempo, pero no así asegurarse el aterrizaje y menos aún desconociendo las cotas exactas, o siquiera aproximadas, de los distintos parajes.

No eran noches de luna.

Con el factor *suerte* no podía aventurarme a contar, dado que hasta ese momento tan sólo había tenido *a mi favor* en el vuelo mismo (léanlo con orgullo esos tres buenos muchachos) la *voluntad* de mi pequeño destacamento traducida en la buena marcha del motor y en la integridad del aparato.

Como *extrema precaución* y sin mayor hesitación adopté la resolución de buscar un lugar, lo más inmediato posible, para efectuar un aterraje bueno o malo, pero *a ciegas*, aunque luego hubiese de vivir en el aislamiento. Consideré que de todos modos la empresa, propiamente dicha, allí terminaría.

Volé hacia el noroeste algunos kilómetros, pero sin éxito. Fuera de las montañas muy inmediatas y hacia abajo la bruma nada dejaba ver hacia el oeste y noroeste. Temí por un mal fin de la jornada, y rápidas, mientras volaba, desfilaron ideas por mi mente sin darme la solución necesaria. Pero basto recordar un detalle para que el Parasol, debidamente comandado, se encontrase rápidamente navegando hacia el sur.

En los momentos más críticos y difíciles de su vida tiene todo hombre, por lo general, la salvación al alcance de sus manos. En la navegación, aérea o marítima, es quizá donde más frecuentemente se manifiesta esta circunstancia. Basta muchas veces el más mínimo inconveniente, la menor vacilación para originar un fracaso; pero también es a veces suficiente un vago recuerdo de circunstancias y lugares, una simple inspiración, un *chispazo* provocado por la noción del peligro para salvarse; siempre a condición de que el piloto se aferre *con fe* a la solución encontrada.

Entre sus consejos el señor Martín Etcheluz, refiriéndose al Bío-Bío, había insistido: "Siga un río". Al recordar esta circunstancia se dibujó en mi mente el mapa de Ludwig y otros también deficientes que había consultado en Zapala y que, entre sus pocos detalles no omiten un río importante que, a pocos kilómetros al sud del Llaima, corre hacia el oeste cruzando los boscosos valles chilenos y tiene, en sus márgenes, pequeños poblados.

Pudiera parecer extraño que haya recordado a ese río y no cualquier otro, pero no sucederá así conociendo lo que sigue.

Un peón chileno llamado Bernardo, a quien yo había requerido algunos informes, habíame manifestado, entre otras cosas, la ventaja de no ir por la región del Llaima y menos por el sur del Volcán. Con respecto a esta zona ma-

nifestóme que solamente encontraría *poblados de indios* que llevaban una vida primitiva y cuyo número, ubicación e importancia no podía fijar. Nunca se me había ocurrido ir por el sur del Llaima y menos dados esos antecedentes.

Pero mi afán del momento lo constituyó la necesidad de tener un derrotero *visible* hacia las regiones menos montañosas y en ese caso nada mejor que un río, en el cual en último trance, podría aventurarme a descender.

No podía detenerme a pensar en indios malos o mansos, supersticiosos o no. Si la *pájara* con su visita inesperada no les causaba gracia, allá veríamos...

A las 5.25 p. m. algo al oeste y a 4.100 metros de altura pasaba las puntas del Llaima. Al observarlas un espectáculo llamó poderosamente mi atención y no me maravilló porque no estaba yo para deleitarme con las bellezas *(formidables* para mí en esos momentos) del paisaje. Mientras del cráter (1) salía una columna de humo no muy obscuro, se veía en el pico superior una nubecilla, blanca y alargada, dirigida hacia el nordeste y que, semejando una bandera, parecía tener por asta el pico mismo. La ví así inmóvil durante todo el tiempo que volé sobre el Llaima mientras que la columna de humo, subiendo vertical y suavemente agitada, se esfumaba en el espacio en corto trecho. Como en la altura soplaba el sudoeste, que me molestaba, llegué a dudar de mis ojos, pero más tarde, al preguntar en Cunco, quedé convencido. Esa nubecilla estaba inmóvil y como pegada al pico.

Hacia el este vi en gran parte el camino recorrido. La cordillera semejó un extenso mar fuertemente agitado, formando su oleaje los innumerables picos. La escasa luz y la distancia no permitía definir los más lejanos.

Pocos minutos después de pasar el Llaima las ruedas ya no se *deslizaron* sobre nevadas cumbres y en cambio me encontré sobre accidentadas cadenas boscosas, color verde muy obscuro, y más hacia el sur, muy abajo, algo confusamente, eran visibles los reflejos de un curso de agua con dirección al oeste.

Un solo minuto creo haber perdido en darme cuenta de mi situación: el necesario para observar. Tenía al frente numerosos picos, nevados los más lejanos y boscosos, los más próximos. Debajo y entre dos cadenas de pronunciadas pendientes, cubiertas de árboles, un río y por lo tanto una ruta visible.

---

(1) Abierto en el pico de menor altura.

Fuese o no el río buscado debía seguirlo hacia el oeste mientras la visibilidad no se hiciese nula y, en cuanto esto estuviese a punto de suceder, tratar de descender en el río mismo. Para esto no me convenía volar precisamente sobre el curso de agua, sino paralelamente y más al norte a fin de verlo en mejores condiciones por el costado y poder sacar todo el provecho posible del viento sudoeste en cualquier maniobra.

Viré a la derecha y con ruta al sudoeste, inicié un vuelo *picando* a fin de avanzar en gradual descenso.

Es de imaginarse el interés con que yo todo lo observé. A medida que avanzaba en descenso, los detalles del terreno en la vertical, aunque poco claros, se hacían más notables. Volaba sobre una larga cadena boscosa (cordillera del Melo) paralela al río.

En ningún momento pudieron mis ojos ver hacia adelante una extensión de terreno mayor de 10 kilómetros y esto sólo confusamente. En cualquier accidente o cambio de coloración del suelo *adivinaba yo* un lugar propicio para aterrizaje o la existencia de casas.

Volé así unos veinticinco minutos y cuando menos lo esperaba, entre bosques y pequeños charcos de agua, alcancé a divisar vagamente, bien abajo, un pequeño caserío.

Volaba en esos momentos a 2.500 metros de altura sobre el nivel del mar y comencé a sostener de nuevo abierta lucha con la atmósfera. A no mediar la ansiedad con que yo buscaba población o algún terreno llano, es seguro que hubiese pasado el caserío sin verlo. Aún para leer el altímetro y el reloj ya tenía dificultades. Eran las 6 p. m.

Relantí el motor y comencé un descenso en círculo amplio. A los 2.000 metros ya había cerrado una vuelta y durante ésta quedé convencido de la existencia de población, pues afortunadamente alcancé a divisar algunas de las luces que los habitantes del caserío ya comenzaban a encender en sus casas.

Continué el descenso *picando* más el aparato y cerrando más el círculo. Los momentos se hicieron difíciles. A la lucha cada vez más violenta que debía sostener se agregaba la necesidad de encontrar un lugar de descenso. Llegué hasta los 500 metros sobre el nivel del mar y no había encontrado más terreno que algunos pequeños corrales rodeados de árboles al sur del caserío y muy inmediatos a él.

Sobre esos corrales me hallaba tratando de descender todo lo posible a fin de aterrizar en alguno con el mínimo posible de velocidad y de (1) inclinación cuando el Parasol sufrió una violenta sacudida sobre el ala izquierda. Debo confesar que esto me impresionó y que pensé en una caída. Será fácil de comprender si se tiene en cuenta que durante todo el vuelo no habían dejado de preocuparme el cable cambiado y el otro remendado.

Sobre el primer impulso sufrido por el aparato y al sentirlo *dormido* decidí el aterrizaje en el terreno que tenía debajo y, en espiral pronunciada a la izquierda, cerré las llaves de alimentación del motor y corté el contacto.

El terreno resultó pequeño y limitado por un arroyo barrancoso a la izquierda de la dirección de aterrizaje (norte), con grandes árboles a la derecha (sur) y cercos al frente (este). Luché (aún teniendo viento de cola) por aminorar la velocidad del aparato con "timón de dirección" y "gauchissement", consiguiendo algo, pero sin poderlo virar por los obstáculos laterales muy próximos. Llegué hasta pocos metros del cerco y en una dirección oblicua al mismo. Tuve el tino suficiente para maniobrar, y accionando todo el timón de dirección encaré normalmente el cerco al mismo tiempo que apoyaba instintivamente la mano izquierda (con el brazo tendido) en el capot y con el brazo derecho protegía la cara.

Me libraba, impotente, al factor *suerte*.

El cerco cedió rompiéndose sus maderos y la hélice con estruendo, mientras que el Parasol, en obligada acrobacia, se daba vuelta en el aire.

Una vez detenido bruscamente el aparato me ví cabeza abajo colgado de las correas, mientras de las tapas de los tanques salía la nafta en abundancia. Con algunos esfuerzos y colgándome del asiento pude desprender, presuroso, las correas y deslizarme entre el fuselaje y las alas, llegando a tocar tierra primeramente con las manos. Me hizo el efecto de volver *gateando* a la Vida.

Como quien despierta de un sueño angustioso y pesado púseme a observarlo todo a mi alrededor y sobre mi persona.

El aparato ruedas arriba hallábase caído en un camino abierto en desmonte a la orilla de un arroyo (afluente del

(1) «Aplastando».

río Allipen) con la mitad del ala izquierda dentro del agua. El timón de dirección (aplastado) sostenía la cola del aparato sobre un gran terrón de tierra seca, mientras la pirámide de ala, apoyándose en otro terrón, soportaba todo el peso de la máquina. La hélice hecha astillas y varios troncos del cerco volcados alrededor del aparato y entre el barro.

Yo con el pantalón y el Sueter con grandes desgarraduras, los anteojos aplastados y con los vidrios rotos. Algunos rasguños en las manos y dolorida la rodilla derecha que me sangraba.

En ese momento la *suerte* me había acompañado.

Apenas terminadas estas rápidas observaciones, me vi rodeado, en la penumbra, por varias personas que, a pie y a caballo, y sin pérdida de tiempo, acudieron presurosos. No faltó un carabinero y un padre misionero; este último (según se me dijo al día siguiente) iba preparado para darme la extremaunción, pues había creído llegado el fin de mi existencia, al oir el estruendo anunciador del vuelo terminado.

La primera mano que estreché fué la del señor Eustaquio Astudillo, con quien mantuve el primer diálogo:

—¿Dónde estoy?

—En Cunco, señor.

Esto a mí no me satisfizo por completo, y no pude menos de insistir:

—¿Pero en Chile?

—Sí, en Chile, señor.

Mi alegría fácil es de ser imaginada, y tanta fué que ni siquiera atiné a darme a conocer. Saqué herramientas y a la luz de mis linternas y con la ayuda de un inglés y un español y mi mano izquierda comencé el desarme del aparato.

Mi mano derecha había quedado insensible por el intenso frío y no me era dado hacer, con ella, fuerza alguna. (1) Esta situación duró algunas semanas de tratamiento.

El señor Astudillo, ansioso de conocer mi procedencia, no pudo menos, después de cotejar nuestros relojes, que preguntarme:

—¿Viene de Temuco, señor?

—No, de Zapala.

—¡De Zapala!... ¿De qué Zapala, señor?

---

(1) En el manejo de herramientas, etc.

—Del Neuquén, señor (1).

—Del Neuquén... ¿De la Argentina, entonces?

—Sí, señor. Soy el teniente de ingenieros Luis C. Candelaria, del ejército argentino.

—Pero, ¿entonces usted ha cruzado la Cordillera?

—Sí, señor. No tenía otro medio de venir...

Lamenté la obscuridad que no me permitió leer en la faz de aquellas buenas gentes el asombro y la admiración que la travesía cumplida les causaba.

A fin de sacarlos de dudas no pude menos de alumbrarme yo mismo para que vieran el uniforme que vestía. Como esto aún no me pareciese suficiente, alumbré, sobre el ala derecha del aparato volcado, la escarapela azul y blanca y el distintivo de la aviación militar argentina que, a modo de digno saludo a la Estrella solitaria del Pacífico, se mostraban orgullosamente al cielo. Luego les hice leer las chapas de bronce que siempre lleva el Parasol y que dicen: "Donación de las damas mendocinas a la Escuela Militar de Aviación, 1915".

El señor Astudillo no pudo menos de expresarme su admiración, al mismo tiempo que me sacaba de dudas.

—Es usted el primero que pasa, señor. Es muy grande lo que ha hecho.

Yo, profundamente impresionado, no pude menos de reconocer en el hombre que así me recibía a un digno hijo del Chile generoso y hospitalario. La emoción me impidió contestarle y sólo le respondió mi silencio. ¡Ni aún pregunté por Godoy!

El minuto largo e intenso que viví entonces no sé describirlo. Mientras el pecho se me oprimía y la respiración se me cortaba, el corazón quería estallar. Me sentía satisfecho de mí mismo.

Mi primer raid acababa de ser terminado con éxito, comenzando yo mi vida de piloto por donde otros tantos ansiaron y aún ansían terminarla: ¡La travesía de los Andes!

Podía ya decir a mi antiguo jefe: ¡He cumplido mi palabra, pese a algunos hombres, al Sol, a la Montaña, al Aire y a mi salud quebrantada!

LOS DESPERFECTOS

En la prolija revisación efectuada el día 14, dejé constancia de los siguientes desperfectos.

(1) Los chilenos se distinguen por su trato afable, y yo empecé también a tratar de "señor" y "caballero" a todo el mundo, a toda hora y en todas partes.

Rotos y no reparables: la hélice y un bulón del cable de la "pirámide de ala".

Reparables: Medio eje y pata izquierda del tren de aterraje, maza de hélice, cuatro balancines y cuatro tiges, un larguero del fuselaje y algunas cruces, el timón de dirección.

Soriano y yo hemos quedado admirados de tan pocos desperfectos dado el barranco en que el aparato se había metido. Amortiguó mucho el agua y evitó mayores roturas la feliz situación de los terrones de tierra seca.

Al desentelar en Cunco totalmente el aparato, se notó que una costilla maestra del ala derecha estaba rota. Por el color de la madera en la rotura se vió claramente que databa de mucho tiempo atrás, anterior a mis vuelos en el Parasol. Vale decir que el aparato ha soportado todos los embates de aquellos vientos en desventajosas condiciones y con todo éxito. Eso corrobora mi opinión de que la industria y el genio francés han logrado producir con el Morane Saulnier Parasol un *noble* aparato.

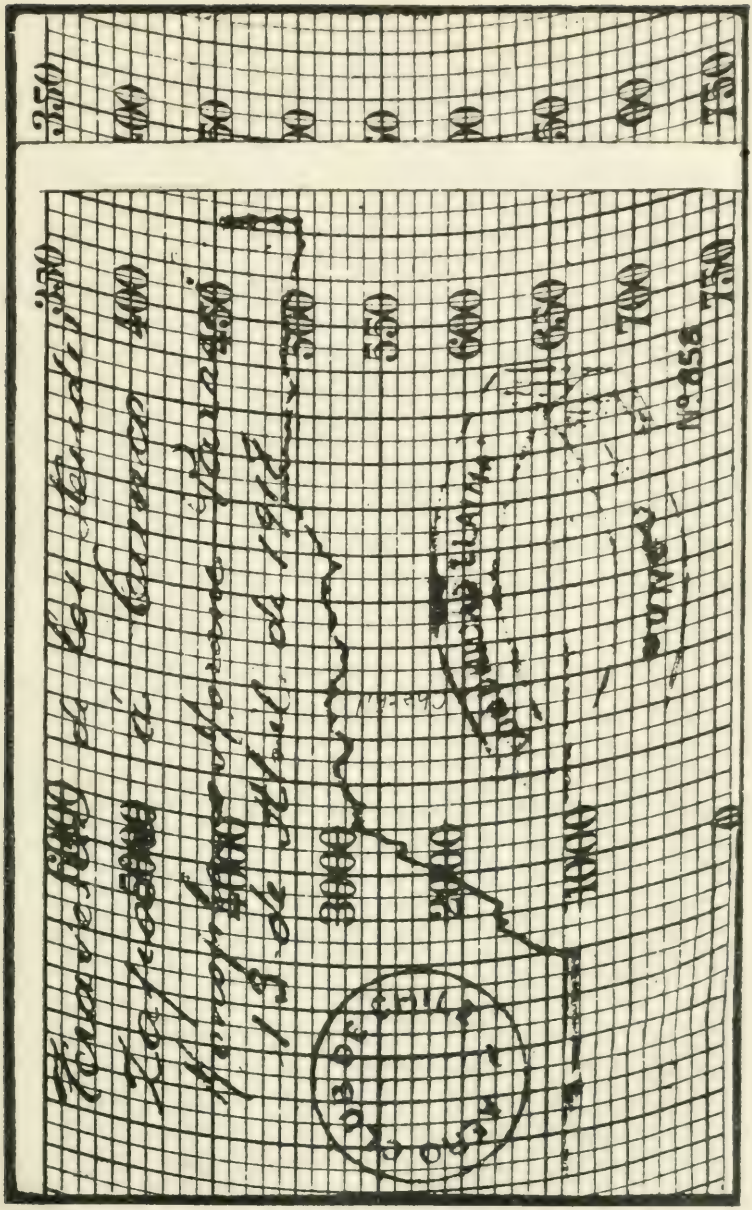
En cuanto al motor Le Rhone, al ser desarmado totalmente después de la travesía, se le notó un pistón ya con dos buenas rajaduras y que la correspondiente biela había comenzado a ponerse violeta.

La biela ha quedado nuevamente en condiciones de uso; pero el pistón, ya inservible, pasa a la categoría de los recuerdos.

Hemos llegado con el mecánico Soriano a la conclusión de que hubiese tenido motor disponible apenas para media hora más de vuelo. Como se ve, era más que suficiente.

Según la planilla D, vemos que el motor ha funcionado 4 horas y 55 minutos desde su última refacción en El Palomar (después de los vuelos de ensayo), y si tenía, aproximadamente, *vida* para otra media hora, llegamos a la conclusión de que hubiera podido (evitándole todos los vuelos anteriores de Zapala y Cañuelas) hacer un viaje de ida y vuelta por sobre la cordillera y aterrizar en la pista antes de su falla total.

Esto corrobora la fe de Soriano en el motor. No debe olvidarse la recomendación que este excelente mecánico me hiciera el día 10. Como se ve, en todo ha acertado. Conoce su profesión.



Fotografía sacada por la casa LAVARELLO & ROSSI, de Buenos Aires

CINTA BIOGRAFICA

El original se halla depositado en el Aero Club Argentino y la placa en poder del piloto.

En la mañana del día 13 de abril el barógrafo se hallaba en marcha (sin marcar la cinta) con su pluma.

En la tarde del día 13, el mecánico Miguel Soriano puso la pluma en situación de marcar, pero no se detuvo a controlar si comenzaba o no a hacerlo desde el comienzo de la cinta. Esta última había ya girado, y de ese modo resultó que al llegar la pluma a la varilla de bronce que ajusta los extremos de la cinta, quedó detenida y solamente siguió marcando la altura sin poder hacer lo mismo con el tiempo. No obstante, en el descenso gradual la pluma había podido zafar de la varilla, pero logrando solamente manchar de tinta a ésta, quizá por el capotaje posterior.

Como la tinta usada es de color violeta, no se ha podido obtener una impresión fotográfica muy nítida.

UN RECUERDO PARA CHAVEZ

Leamos a Alceo Verza:

"Il 1910 si chiuse con un eroico ardimento, con la traversata delle Alpi da Briga a Domodossola. Tutti ricordano questo tragico avvenimento.

"Chávez, avventuratosi sopra l'orrido paesaggio delle Alpi che mai occhio umano aveva contemplato dall'alto di un aeroplano, infiló la Gola di Gondo e fu tosto in balía del vento che in perpetuo vi sibila turbinando. Il suo leggero monoplano, piccola foglia sospesa sulla profonditá dell' abisso, fu ghermito dalle raffiche e dai turbini che gli contesero il volo cercando di travolgerlo.

"Chávez, sbattuto in tutti i modi dall'impeto del vento, col pericolo continuo di essere sfracellato contro le pareti rocciose che lo fiancheggiavano, lottó strenuamente e con cuore fermo e salda mano seppe portare le sue fragili ali sull' altro versante, verso l' Italia.

"Quando al suo sguardo stanco si presentó la visione della ridente pianura Lombarda, tutta sole e pace, lo invase un desidero inmenso di giunger presto alla méta e dalle alte cime nevose si abbassó veloce verso e verdi declivi sottostanti. Ma, in questa rapida discesa, propio quando la terra gli era vicina e l'eroico volo era quasi compiuto, le ali del suo apparechio, giá tanto provate nella lotta sostenuta col vento, piú non ressero é si schiantarono.

"Chávez cade ferendosi non gravemente, ma morí qualche giorno dopo, affranto dall'emozione e dalla fatica.

"L'uomo, questa volta, avera osato troppo, aveva violato il regno delle aquile sfidando la collera degli elementi e benché vincitore, soccombeva, per aver dato tutto sé stesso in una latta sovrumana!"

El lector podrá comparar debidamente las dos travesías. Si tiene en cuenta los lugares, elementos disponibles y las distintas circunstancias que en uno y otro caso han influído, encontrará mi Travesía más llena de dificultades y preñada también como la otra del mayor de los peligros: la muerte.

No obstante debo decir que yo me encontré en mejores condiciones para cumplir mi travesía que Chávez la suya, por mis conocimientos, mi entrenamiento fuerte y constante, mi condición y educación de soldado de un ejército de honrosa tradición, por mis convicciones y porque tenía a mis órdenes el mejor de los mecánicos.

Chávez ambicionó el triunfo y no midió el esfuerzo, y si lo hizo seguramente no era hombre capaz de éxitos a largo plazo y no se puso en condiciones. Por otra parte, en su época se miraba toda empresa de aviación como algo fabuloso, y podría decirse quizá que Chávez iba *muerto* de antemano.

Hoy día muchos profesionales del vuelo han progresado al abandonar ciertos prejuicios y a costa de los que, como Chávez, han caído primero. Por fin, ya se manifiesta la tendencia de dar al vuelo mecánico el simple valor de las *cosas corrientes* y es *deber* de todo piloto contribuir a ello. Va en juego el bien de la humanidad y es un homenaje a los que por el vuelo dejaron de ser.

UN RECUERDO PARA BIELOVUCIC

(De la Navigazione Aerea)

" Traversata delle Alpi in aeroplano".

" L'aviatore peruviano Bielovucic ha potuto finalmente
" averla vinta sul tempo cattivo che parea lo perseguitasse,
" simentarsi al passaggio delle Alpi in aeroplano; e, trionfa-
" tore, é sceso da Briga alla piana di Domodossola percor-
" rendo la distanza, breve, (km. 32) ma resa piú che binga
" dalle mille difficoltá di clima e di atmosfera, in poco piu
" di 26 minuti, volando a piú di 3.000 m.

" Il volo fu compiuto, con monoplano *Hauriat,* munito
" di motore Gnome 50 H P.

" Il Bielovucic é sugino di Chávez, lo sfortunato aviatore
" che dopo aver compiuto splendidamente la traversata delle
" Alpi, lasciava la vita presso Domodossola per una caduta
" dall'apparecchio."

V

La hospitalidad chilena y el regreso a la patria.

HOSPITALIDAD CHILENA

En la misma noche del 13 de abril, a las 8 y 30, se terminó el desarme del aparato, al que dejé a la intemperie para transportarlo al día siguiente bajo techado.

Es Cunco una pequeña población muy pobre, situada a 300 m. sobre el nivel del mar y a 50 km. de las vías férreas. La región es extremadamente lluviosa, tanto que obliga a los pobladores a construir sus casas con los pisos muy separados del suelo. Es un dicho vulgar en la región de que "llueve trece meses al año". Contrasta notablemente con Zapala, donde las lluvias son escasas y las tierras son pedregosas. Cunco no tiene con las poblaciones de la vía férrea más comunicación que la de un pésimo camino que cruza extensos bosques y serranías. Un jinete bien montado necesita toda una jornada para recorrerlo. Esto obliga al señor Astudillo a enviar tan sólo una vez por semana en busca de toda la correspondencia, para los pobladores. La policía está constituída por un sargento y dos soldados del brillante cuerpo de carabineros de Chile.

Toda la vida del pequeño poblado gira alrededor de la concesión de tierras llamada "Comunidad Llaima", del señor Luis Silva Rivas y la "Misión Llaima", o reducción de indios, dirigida por los padres misioneros señor Miguel de Mouth y P. Maximino de Sackkingen.

Fuí alojado en la Comunidad Llaima, de la cual el señor Astudillo es administrador. La señora Adelaida Llanos de Gavino, a cuyo cargo está la administración de la casa, supo tener para mí, que llegaba cansado y enfermo, atenciones y cuidados tan eficaces, durante toda mi permanencia en Cunco, que ha obligado mi más profundo reconocimiento y gratitud.

En la misma noche del día 13 de abril abrí, en presencia del señor Astudillo, el barógrafo y saqué la cinta barográfica. Esta cinta, como constancia, fué sellada con el timbre de la localidad.

Con la consiguiente sorpresa noté e hice notar al señor Astudillo que la cinta barográfica no registra, sino de un modo incompleto, y debido a un descuido del mecánico Soriano, los últimos momentos del vuelo. Yo no pude salvar ese inconveniente por llevar, durante el vuelo, el barógrafo en el cajón trasero y no haber tenido la precaución de controlar personalmente, por la tarde, la puesta en marcha del barógrafo. Afortunadamente he recibido profunda impresión de todas las incidencias del vuelo, además de haber puesto en el aire, toda la atención que requerían las circunstancias (atención a que ya me había habituado en mi entrenamiento).

Ante un plano de la región existente en la "Comunidad Llaima" relaté al señor Astudillo el desarrollo del vuelo. Esto mismo lo repetí en los reportajes que me fueron hechos en Temuco, ante los señores Ferrada y Padilla, que conociera en Cunco y lo comuniqué a la Dirección de la Escuela Militar de Aviación con fecha 20 de abril.

El señor Astudillo, generoso como nadie, puso, el día 14, dos hombres a mi disposición a fin de enviar uno a Zapala y otro a Freire. El primero, a través de la cordillera, salió llevando dos cartas (una para el señor Nicolás F. Bosco y otra para el mecánico Soriano), y debido al mal tiempo reinante en la montaña llegó a Zapala recién veinte días después de la partida. El otro chasque llegó a Freire el mismo día 14 por la noche, pero no pudo despachar hasta el día 15 los telegramas anunciadores del éxito. Debo agregar, en mérito a la profunda gratitud que le guardo a tan hospitalario chileno, que el señor Astudillo no me ha permitido correr con gasto alguno; ni aún en el envío de telegramas desde Freire.

El día 14 fué trasladado el Parasol bajo techado, y todos los habitantes (1) de Cunco desfilaron por frente a él. Como recuerdo de la travesía muchas personas se llevaron

(1) Eran bien pocos.

astillas de la hélice y en la "Comunidad Llaima" quedó una de las palas en sitio preferente.

Aproveché los días 14 y el 15, en que llovió torrencialmente, en asistirme del constipado y de las lesiones recibidas. Utilísimo me resultó mi botiquín.

En esos días llegaron a Cunco de distintos puntos, y de regreso de las ocupaciones propias de su posición, los señores ingeniero don Carlos Ferrada y don Miguel Padilla, a quienes tuve la satisfacción de ser presentado y debo servicios y muchas atenciones.

El señor Padilla, que ya conocía la realización de la travesía, por haberme visto en vuelo, cerca del Llaima, me narró un suceso del cual es interesante dejar constancia. Algunos de los caciques de las tribus que vieron en la altura al Parasol auguraban el fin de su propia raza (entre señales de inequívoco espanto y tocando con la frente el suelo), con las frases: "Mapuche morir todos". Inquiridos por el señor Padilla, hiciéronle conocer una leyenda que corre en boca de las tribus desde muchas generaciones. Esa leyenda, resumida en pocas frases, sería la siguiente: "Cuando *una gran pájara* pase de la Argentina a Chile, sobre los picos, habría llegado el fin de la raza de los mapuches". Decían además que me habían sido hechos, sin éxito, algunos disparos.

El día 16 por la mañana dejé a cargo del señor Astudillo y del sargento de carabineros el Parasol y todos los elementos (excepción hecha de la cinta barográfica). A las 9 a. m. partí a caballo en compañía de los señores Ferrada y Padilla y un peón de la "Comunidad Llaima", hacia Freire. El señor Ferrada llevaba una nota, referente a mi persona, que el destacamento de carabineros de Cunco remitía a los carabineros de Freire.

Llegamos a Freire a las 5 y 30 p. m., dirigiéndonos al puesto de carabineros como primera medida. El jefe del puesto me hizo entrega de varios telegramas para mí, enviados desde Santiago de Chile y de la Argentina, y me autorizó a continuar viaje hasta Temuco en ferrocarril.

Llegados con los señores Ferrada y Padilla a Temuco hice mi presentación al señor intendente de Temuco en la misma noche del 16. Al día siguiente, por la mañana, me puse a disposición de la autoridad militar de la guarnición que está constituída por el señor jefe del regimiento

N.º 11 de infantería "Tucapel del General Las Heras"; jefe que es, a la vez, comandante de armas del departamento de Cautín.

Los señores oficiales del regimiento General Las Heras, dando pruebas del alto espíritu de camaradería que reina en el ejército chileno, dispusieron para mí un alojamiento en el propio Casino de oficiales.

Describir la serie de fiestas y agasajos de que me hiciera objeto la guarnición, el gobierno y la sociedad de Temuco sería en extremo largo. Baste saber que ellos fueron espontánea y sinceramente ofrecidos y que han logrado tocar las fibras más íntimas de mi corazón.

El diario matutino *El Diario Austral,* buscando sin duda dar una *nota cómica,* publicó un artículo indiscreto sospechándome de espionaje y llamando la atención de las autoridades. El autor de ese artículo — que seguramente ignora su elevada misión de periodista y desconoce la tradicional hidalguía de su patria — ha recibido una contestación adecuada en *El Mercurio* de Santiago de Chile. Copia de estas dos publicaciones agrego, como recuerdo, a esta memoria.

En la tarde del 18 el mecánico Soriano, después de un viaje en extremo rápido y penoso a través de la cordillera, se me presentó enfermo en Temuco para salir al día siguiente hacia Cunco con orden de proceder al desarme y transporte del aparato hasta Freire y allí su embarque y transporte en ferrocarril hasta Los Andes. A continuación agrego copia de un reportaje que le fuera hecho a Soriano a raíz de la travesía, a fin de que no pase desapercibida la abnegación de este competente operario.

El día 23 por la tarde y de improviso partí de Temuco, en ferrocarril, hacia Santiago. Los camaradas del regimiento General Las Heras concurrieron a la estación del ferrocarril a despedirme y la comandancia de Cautín dispuso se me otorgase pasaje oficial. Durante el trayecto tuve como compañero de viaje, en gran parte del mismo, al distinguido y afable camarada chileno, teniente 1.º de artillería Federico Japke G.

En Santiago, donde llegué el día 24 de incógnito, hice mi presentación a la Legación Argentina y luego, introducido por nuestro ministro en Chile, pasé a saludar al señor ministro de guerra. En compañía de nuestro cónsul en Santiago visité esa misma noche el Club Militar, dando mi inesperada visita lugar a que se repitiesen las manifestacio-

nes de confraternidad habituales en los oficiales del ejército de Chile, en cuyo nombre habló el señor coronel D. Galvarino Alvarez.

Visité además el Aero Club de Chile donde dí a conocer la cinta barográfica, la que fué sellada con el sello de la institución.

Muchas y muy delicadas atenciones he recibido de los que en Santiago de Chile nos quieren bien y, ya que en la primera parte de esta memoria he hecho las menciones correspondientes a personalidades e instituciones, haré ahora mención de los pocos nombres que mi frágil memoria me permite recordar: señores Joaquín Díaz Garcés, Guillermo Walker M., Daniel Vial C., Armando Venegas, Armando Band, Carlos Riquelme, Carlos Cruxat V., Luis Silva Rivas, teniente 1.º Dagoberto Godoy, capitán Carlos Garfias Prado, comandante Guillermo Pickering, teniente 1.º Alfredo Portales M., teniente Sócrates Aguirre B., capitán Víctor Contreras Lira, Amunategui, Murillo, teniente 1.º J. Gaspar Luna, tenientes bolivianos Crespo, Bilbao y Arévalo, teniente ecuatoriano Suárez, teniente Gustavo Mora, etcétera. Reciban ellos la expresión sincera de mi agradecimiento.

S. E. el señor Ministro Plenipotenciario de nuestro país, doctor Carlos Gómez, y el cónsul argentino en Santiago, señor Salvador Nicosía, han sabido, con su decidido y entusiasta apoyo, librarme de situaciones difíciles. El señor ministro Gómez ha logrado para mí audiencia de S. E. el señor Presidente de la República y del señor Ministro de Relaciones Exteriores.

Soriano, a pesar de las grandes lluvias caídas en el sur, supo cumplir con éxito su misión y se presentó en Santiago antes de lo esperado.

El día 5 de mayo, previa autorización del señor ministro Gómez, y sin previo aviso, tal como habíamos llegado, salimos de Santiago de Chile. Concurrieron a despedirme a la estación Mapocho, un grupo de camaradas y amigos y el señor cónsul argentino en Santiago.

En Santa Rosa de los Andes tuve necesidad de dejar al mecánico Soriano a fin de apurar el traslado del Parasol del Ferrocarril del Estado al Transandino, mientras yo continué hasta la ciudad de Mendoza. En esta ciudad gestioné el transporte del Parasol hasta El Palomar, y debo dejar constancia de que he logrado entregar el aparato a la Escuela Militar de Aviación con un día de anticipación a mi

llegada a Buenos Aires; y que ni el ferrocarril Transandino ni el Pacífico han querido cobrar los gastos de transporte.

La carencia de noticias acerca de mi llegada y salida de Mendoza hizo que en los dos casos pudiese yo viajar de incógnito. Los camaradas del regimiento N.° 1 de artillería de montaña y del 16 de infantería y el señor jefe de policía me hicieron el honor de concurrir a la Estación del Pacífico a despedirme.

La Dirección de la Escuela Militar de Aviación obsequió el *timón de dirección* del Parasol, como recuerdo, al Club de Gimnasia y Esgrima de Mendoza.

Preparó además un hermoso pergamino que será remitido al Regimiento N.° 11 de Infantería "Tucapel del General Las Heras".

Reportaje hecho por la revista "Icaro" al mecánico Miguel Soriano con fecha 25 de mayo de 1918

"Sobre la travesía de los Andes. — Relato de los preparativos e incidencias del mecánico Miguel Soriano".

"Prescindo (nos dijo), de los tanteos, preparativos, esperanzas y descorazonamiento momentáneos que sentíamos los días anteriores al de la travesía. Los recuerdos de las nevadas y vendavales que se presentaban sin previo aviso, aún me crispan los nervios.

"¡13 de abril! Llegó por fin el gran día, y sin hacer cuestión por lo fatídico del número, recibí orden de alistar el aparato.

"A las 3 de la mañana comenzamos la tarea con mis fieles ayudantes Valentini y Giménez. Cuando la claridad de la aurora nos permitió contemplar la Cordillera, me pareció más majestuosa que nunca, con sus enormes moles de variados tamaños e erizada por franjas tan diferentes, que a haberlas visto en pintura, me habría movido a risa la habilidad del artista.

"Por supuesto que nos tomó el mediodía en la tarea de montar el aparato.

"No nos acordamos, siquiera, como otras veces, del imprescindible "rancho". Recién a las 2 p. m., con orgullo y

con una confianza ciega en el triunfo, di por concluída mi tarea y coloqué al ave mecánica frente a los picachos nevados, como retándolos a duelo con aquella armazón de madera, acero y trapos, que conducida por la habilidad de un bravo piloto, haría triunfar por sobre el enemigo a la vista, el anhelo del pueblo argentino.

"En esas cosas pensaba, y, francamente, me sentía tan dichoso de saberme un modesto colaborador de tan magna obra, que, más de una vez hube de apretar mis carrillos para ahogar un sollozo de alegría pensando en Buenos Aires, que estaría a la expectativa; en la alegría íntima del pueblo de Mendoza que donó aquella máquina, y, por fin, en el pueblo todo de la República que vería realizadas sus esperanzas para satisfacción íntima del amor propio nacional.

"A las 2.30 p. m. puse en marcha el motor Le Rhone 80 H. P. y acusó 1.200 revoluciones y un relantido de 400.

"Una vez que el estrépito del motor hubo cesado, como una invitación a la respuesta muda de las alturas, a las que se desafiaba, se presentó el teniente Candelaria, altivo, sereno y amable como siempre y me preguntó: "¿Cómo va eso, Soriano?" "Muy bien, mi teniente; como usted marche derecho al Oeste y sobrepase las cumbres sin vacilar volando tres horas, yo le respondo de la marcha del motor". Tomó asiento, probó repetidas veces todos los comandos, asintió con inclinaciones de cabeza y en seguida dió la voz de "listo".

"Puse en marcha al barógrafo, dí hélice, inmediatamente todo fué estrépito en derredor. Me acerqué al piloto, quien me dice al oído: "La ruta a seguir se la señalaré en el aire antes de alejarme". "Buscarme en la cordillera". Un segundo más, y el "Morane", con un esplendido decollage, abandona tierra argentina en demanda del suelo chileno. Los espectadores: todo el pueblo de Zapala en masa, aplaude, no al piloto, que ya nada puede oir ni ver, sino a la patria, dando expansión al espíritu en esos instantes de verdadera emoción.

"El aparato, enfilando al viento, se ha elevado hacia el este, se aleja unos kilómetros y luego de hacer un viraje, pasa por sobre nosotros más o menos a 2.000 metros y enfila resueltamente hacia la Cordillera que se presenta despejada en lo que abarca la vista. Unos momentos más y lo perdimos de vista, alejándose cada vez a mayor altura, hacia el "Arco de Mallín".

"En seguida, preparo con mis ayudantes las herramientas y repuestos que se me había ordenado llevar, me presento al distinguido señor Martín Etcheluz, quien me llevará en su automóvil hasta Las Lajas.

"Pero... ¡comienza mi odisea". — "Un instante, amiguito", me dice el señor Etcheluz: "se acaba de romper un palier del diferencial, pero en diez minutos más estaremos en marcha".

"Salimos recién a las 5.30, es decir, dos horas después del teniente Candelaria. Por fin, salimos a marcha acelerada. A medida que nos acercamos a las primeras quebradas de la Cordillera, el aire es más frío, pero seguimos, sin otro tema ni otra preocupación que *no encontrar al teniente de este lado*, es decir, en territorio argentino. De pronto "paf", una explosión, un pneumático inutilizado. Una demora de diez minutos para cambiar rueda; menos mal que no se anda en detalles.

"A ambos lados del camino tenemos ahora serranías, cubiertas de monte bajo y espinoso, que me hace pensar en las consecuencias de un aterrizaje forzoso.

"El señor Etcheluz me señala el "Chachil", el cerro más alto de las inmediaciones, que presenta una forma gótica característica y cubiertas de nieves perpetuas; en seguida entramos en el lecho de un río: ¡tercera detención!, el agua cubre el caño del escape, el auto se detiene en medio del río Covunco. Pero el chauffeur-mecánico es hábil y parece estar ya acostumbrado a estas "pannes", saca el tubo de escape, adiciona el arranque automático y el Studebaker arranca rápidamente y transpone el río. Como ya la noche se ha enseñoreado de la comarca, el auto se prepara para rasgar las tinieblas y enciende sus faros. Penetramos en el primer arenal, de unos tres kilómetros; el auto trabaja avanzando lentamente, las ruedas a cada instante giran vertiginosamente sin provecho por las patinadas. El agua del radiador hierve, y amenaza hacer saltar el tapón. Nos paramos diez minutos, se renueva el agua evaporada y por fin salimos del mal paso. Al terminar esa vía-crucis, se rompe la palanca de velocidades, la que demanda una hora para reponerla. Se continúa la marcha y llega el segundo arenal, en medio del cual hemos de perder dos horas, por estar atascada una carreta obstruyendo el único paso disponible. Por fin, después de seguir la huella de un serpenteado camino que bordea a un río, llegamos a Las Lajas; el Studebaker ha trabajado varias horas y nos-

otros invertido 6 horas para cubrir 80 kilómetros. En Las Lajas soy presentado al comisario de la localidad, el señor Tomás C. Centurión, padre de un conscripto de la clase 1896, que acaba de ser licenciado después de prestar servicios en la Compañía Aeromáutica y talleres de la Escuela. El señor Centurión dispuso proporcionarme todos los elementos para seguir viaje a la madrugada siguiente y él mismo vino a golpear a la puerta del hotel a prevenirme que todo estaba listo (dos caballos de silla y una mula carguera). A las 7 a. m. me puse en marcha; mi apreciable guia, el sargento Rios, hombre alto, robusto y reposado, me traia a la mente la descripción que hacen los historiadores de aquellos centauros del general San Martín; su conversación, desde un principio agradable, inspiraba la más absoluta confianza y cariño. Seguimos el camino a Pino Hachado, costeando el caudaloso rio Agrio. La vista del panorama, el rio arrastrando enormes piedras, muchos cerros pelados en su base, dejando ver su cimiento de puro granito, las crestas semejantes a puñales amenazantes, me parecía que desafiaban a "mi viajero aéreo", como acechándolo cobardemente. Más adelante hubimos de cruzar el rio a nado para entrar después a un camino que sube a un cerro de regular altura, de donde pude tender la vista hacia los Andes del Sud y darme cuenta de la gran diferencia entre la realidad y lo que uno se imagina desde Buenos Aires, aprendiendo la geografía en los libros y cruzando tantos páramos y precipios con el dedo.

"A las 5.30 p. m. llegamos a Pino Hachado distante 18 leguas de Las Lajas. Cuando bajé del caballo, tengo la franqueza de confesarlo, no me sostuvieron las piernas y me desvanecí. Mi guía, que parecía prever lo que me ocurriría, inmediatamente me dió a beber agua con caña, y reaccioné en el acto, pero, para tenderme en seguida en la "cama del gaucho", el recado y sus complementos, todos de pura industria "made in Neuquén". Y ahí, teniendo por techo al firmamente y a merced de una borrasca que duró hasta mediodía del lunes 15, pasé la noche sin cerrar los ojos, pensando en Candelaria, dolorido por mi viaje y molestado por el vendabal que por momentos me movía con cama y todo, no obstante las piedras que en derredor mio colocó el sargento Rios, apretando el poncho que todo lo cubría.

"¿Tiene miedo?, me preguntó algunas veces el sargento, a lo que yo me apresuré a contestarle que no, pues sen-

tía por todo aquello más admiración que otra cosa. Al día siguiente fuimos a almorzar a 20 kilómetros más adentro de la Cordillera, donde hay una cantina del destacamento fronterizo de la policía argentina.

"¡Por esta parte de la Cordillera, donde las variaciones atmosféricas se suceden de hora en hora, ocultando o descubriendo lóbregos precipicios, cascadas inmensas formadas por los ríos que todo lo arrastran consigo, por esta desolación de cerros áridos y cortados a pico, es por donde ha pasado majestuoso el Morane Parasol, luciendo en sus alas los colores de la patria y llevando a su bordo a un hijo predilecto de la tierra argentina! ¡Cuánto orgullo, cuánta alegría sentía yo al pensar en todo eso! Puedo asegurar que las magulladuras y el cansancio de mi cuerpo, ni lo sentía siquiera cuando pensaba en el Morane, y en su piloto.

"Al pasar a tierra chilena, es necesario colocarse de a uno en fondo y dejarse llevar por la cabalgadura siguiendo un estrecho sendero entre dos precipicios... ¡que es mejor no mirarlos!... y pude distraerme observando un colosal arco-iris que se formaba en un valle vecino, ofreciendo a la vista algo grandioso, que a mi inexperiencia aparecía divino. Tal fué lo que vi en ese instante.

"El guía me anuncia la frontera; tenemos que subir un cerro de mucha pendiente, llamado "Filo de cuchillo"; los caballos resbalan en la nieve, pujan y vencen por fin, alcanzando la altura: ¡otra sorpresa! La Cordillera tan árida, tan inhospitalaria, se presenta del lado chileno como un inmenso parque cubierto completamente de vegetación, con mil riachos y arroyos que saltan de barranco en barranco para reunirse más adelante; los vientos parecían debilitarse por el continuo batallar contra tanta vegetación. Divisamos una hermosa casita casi cubierta de flores: es el resguardo de la policía chilena.

"¡Por fin! un "viva mi patria" que apenas contengo en la garganta, me colma de alegría: a cuatro leguas, dentro, de territorio chileno, me anuncian que por el Arco pasó el ave mecánica. Eran las 8.30 p. m. (1)

"El martes 16, en cuanto amanece prosigo el viaje por un camino no muy accidentado que ora sube o baja y cruza mil veces riachos y al majestuoso Bío-Bío, hasta que

(1) La policía argentina del paso del Arco me vió en vuelo y, sospechando mis intenciones, había dado apresuradamente aviso al puesto más próximo de aduaneros chilenos (Liocura), en demanda de probables auxilios. (N del A.)

llega a Lonquimay, situado a inmediaciones del volcán para recorrer 15 leguas. Me bajo en el hotel a las 2.30 p. m.

"Aquí me espera un gran susto. Al presentarme a las autoridades del lugar y explicar quién soy y cuál es el objeto de mi viaje, se me dice que "no tienen noticias del teniente Candelaria" ¡tres días que ha pasado y no tienen noticias! Expido telegramas a varios puntos y recién a las 7 recibo informes de Temüco, sobre el aterrizaje en Cunco. ¡Lloré de alegría! quien tenga un corazón de argentino en el pecho que conteste.

"A las 3 a. m. del día siguiente y sin haber podido pegar los ojos en toda la noche por consultar el reloj, me puse en marcha, resuelto a cubrir las 18 leguas de un tirón hasta Cura-Cautín. A pesar de mis deseos, la necesidad de atravesar cuatro leguas de lodo, me hacen perder el tren a Temuco que me llevaría a ver a mi teniente. ¡Paciencia! Me alojé en el hotel "Torre-Alba". Ahí me despedí de mi fiel guía, con un bien apretado abrazo para que así se comunicaran sus intimidades dos corazones argentinos que si bien palpitaban al unísono, por diplomacia debían guardar recónditamente sus impresiones. Así se volvió Ríos, tal vez ansioso de trasponer la frontera, no tan sólo por llevar la grata nueva al otro lado, como para poder gritar su satisfacción aunque más no fuera, a las áridas rocas y a los profundos valles; así lo habría hecho yo en su lugar y así debe haberlo hecho Ríos, porque la muda mirada que nos dimos fué de argentinos.

"El 18 llegué a Temuco donde volví a encontrarme con mi teniente. El que lo conozca podrá imaginar cuán cordial y sencilla ha sido su acogida. Recibí orden de marchar a Cunco.

"El 19 llegué a Freire, donde el jefe de los carabineros tenía orden de la superioridad de proporcionarme todo cuanto necesitase para trasladarme a Cunco. Una vez más, ahí, tuve oportunidad de apreciar la gentileza característica del pueblo chileno, que no descuida detalle para hacer gratísima e inolvidable la estada en su territorio.

"Con un recorrido de otras 14 leguas de alpinismo que recorrimos en 9 horas, atravesando terrenos peligrosísimos para la aviación, porque materialmente no tiene un palmo apto para un aterrizaje, como no sea arreglado por la mano del hombre.

"Llegamos a la "Comunidad de Llaima", con administración en Cunco, donde fuí recibido, y me llevaron de inmediato a un galpón donde estaba el aeroplano. Sentí la emoción de quien se encuentra con un viejo y querido amigo a quien se le ve regresar triunfante de un gran peligro. ¡De veras que lo hubiera besado a él y a la hélice por ser ésta una astilla de madera argentina!

"Comprobé varias roturas de poca importancia, y me puse a la obra, es decir, a desarmar el aparato y acondicionarlo. Al día siguiente tuve necesidad de guardar cama y tuve de enfermera a la gallarda señora Adelaida Ll. de Gavino, quien con sus solícitos cuidados consiguió restablecerme para conseguir despachar el victorioso Parasol cual gladiador romano, enseñoreándose repartido en dos *catangas*, pequeños carritos muy usados en la región.

"El sábado 27 hube de despedirme de la gentil señora que tantas atenciones me dispensara, llevándome conmigo el gratísimo recuerdo de tantas atenciones y delicadezas.

"El regreso a Freire constituye el mayor cúmulo de peripecias por lo lluvioso del tiempo, el fango, los malos pasos y mil inconvenientes más, que me hicieron vivir horas larguísimas.

"Al fin puedo embarcar mi preciosa carga, y el jueves 2 de mayo entraba contento y satisfecho en la gran capital de Chile.

"Cumpliendo órdenes anteriores de mi teniente, me presenté de inmediato a S. E. el señor ministro argentino, quien me indicó el hotel donde se alojaba mi héroe.

"Contar en qué invertí los tres días de permanencia en Santiago, es cosa que cualquier viajero hace: visitar parques, paseos, museos, etc.

"Ahora nuestro anhelo era llegar a Buenos Aires; llegado el momento de dejar Chile, nos despedimos con un sincero agradecimiento a la hospitalaria nación hermana y, transpuesta la frontera, llegamos a Buenos Aires el sábado 11 del corriente, donde fuimos recibidos como todos lo saben: a mi héroe, el teniente Candelaria, como su hazaña lo había hecho acreedor; a mí, y en mi persona, a mis dos modestos ayudantes colaboradores, con un aplauso, que me satisface porque significa el premio al deber cumplido".

De "El Diario Austral" de Temuco, 23 de abril de 1918. — El teniente Candelaria. — Denuncias que no debemos ocultar.

"Fuimos de los primeros en saludar entusiastamente al teniente Candelaria a su llegada a Temuco, y lo hicimos cumpliendo con nuestros deberes de hospitalidad y periodísticos, ya que se trataba de rendir homenaje a un aviador intrépido que nos aseguraba haber traspasado atrevidamente la Cordillera, y sentirse feliz de estrecharnos en nombre de la confraternidad chileno-argentina.

"A raíz de las publicaciones que hicimos en estas columnas de nuestra entrevista con el teniente Candelaria, se nos denunció, por algunos vecinos de Villarica, que por la región de Pucón se veían con cierta frecuencia aviones cruzando la cordillera, descendiendo a los valles y deteniéndose en ellos para practicar estudios estratégicos.

"Hace pocos días una persona que viene llegando de Argentina y que se detuvo en Zapala nos informó que se encontraba en ese punto cuando el señor Candelaria emprendió el vuelo hacia Chile y que, según informaciones que nuestro denunciante obtuvo en su travesía por el camino desde Zapala hasta Cura-Cautín, el teniente habría venido siguiendo el camino internacional, lo que habría dejado en los habitantes de aquellas comarcas la impresión de que sacaba vistas o practicaba estudios.

"A estas denuncias agreguemos los siguientes informes que obran en nuestro poder desde varios meses atrás: Desde fines de 1917 permanecieron varios miembros del Estado Mayor Argentino durante una larga temporada en los pasos y boquetes de dicha provincia levantando planos y haciendo diferentes estudios estratégicos, sin que nadie los moleste y, al contrario, recibiendo las más exquisitas atenciones de parte de las autoridades civiles y miembros de nuestro ejército, muy al revés de la suerte que corrieron aquellos oficiales chilenos que hace más o menos medio año, por vía de sport, pisaron suelo argentino, siendo tomados presos y llevados a Buenos Aires en calidad de espías, y que fueron puestos en libertad sólo después de una larga gestión diplomática.

"Agreguemos todavía este otro denuncio: Con motivo de la huelga ferroviaria argentina, a uno de esos oficiales argentinos, de alta graduación, que se encontraban en la

cordillera chilena, se le agotaron los víveres, y con este motivo tuvo necesidad de ir a Valdivia. En dicha ciudad fué interrogado sobre el objeto de su permanencia en la cordillera y contestó que estaba "*cortando colihues para su ejército*". ¿Sería esta ocupación propia de un miembro del Estado Mayor argentino?

"En vista de todos estos antecedentes nos vemos en la dura situación de declarar que hoy dudamos de la efectividad de la declaración del teniente Candelaria de haber atravesado la cordillera por sport.

"Más todavía: dudamos de si el aeroplano en que él hizo la travesía fué donado por las damas de Mendoza o sería uno de los cien aviones que Argentina habría adquirido e importado de Estados Unidos poco antes de que este país entrara en la conflagración europea. Todo esto sin la más mínima intención de ofender la dignidad y honorabilidad del señor Candelaria, y sólo cumpliendo con nuestros deberes de chilenos y periodistas y para que las autoridades tomen nota de estas denuncias. Sirva también esto de justificativo de nuestra abstención respecto de la manifestación dada anoche al teniente Candelaria".

De "El Mercurio", de Santiago, del 28 de abril de 1918. — El aviador Candelaria.

". . ., si no fuera porque la prensa de nuestros parajes australes ha hecho intervenir las necedades aldeanas del espionaje.

"Queremos manifestar, desde luego, que la travesía de la Cordillera austral por el teniente argentino Candelaria, hoy nuestro huésped, es una jornada histórica de la aviación en Sud América. Empresa nacional e internacional, intentada de ambos lados y glorificada con heroísmo de parte de los argentinos, ha sido llevada a término modestamente, sin anuncios previos, con corrección de detalles, por un joven soldado aviador de la vecina República.

"Al mismo tiempo que aquella prensa hablaba de espionajes, la del Neuquén decía que, en una banda de titiriteros gitanos que se había establecido en tierra argentina, había oficiales chilenos que saltaban en la cuerda o se disfrazaban de caballos para espiar los preparativos de Candelaria. Esto prueba que la imbecilidad se da en todas partes..."

. . . . . .

LA LLEGADA A BUENOS AIRES

Entre las numerosas crónicas que registraron mi entrada a mi ciudad natal, tomo una al azar y adjunto copia:

(Del diario matutino "La Argentina" — 12 de mayo de 1918).

Imponente homenaje al teniente Candelaria. — El héroe de la travesía de los Andes ovacionado. — Es llevado en andas desde Retiro al Círculo Militar. — La señora madre del audaz piloto es objeto de una cariñosa manifestación — La recepción en los salones del Círculo Militar.

"No dudamos un instante, vista la magnífica impresión que la brillante hazaña realizada por el teniente Candelaria había producido en todo el país y especialmente en esta capital, que el homenaje a tributarse al intrépido aviador con motivo de su llegada, adquiriría los contornos de una verdadera apoteosis.

"*La Argentina* desde el primer momento valoró en su justo alcance el vuelo realizado, calificándolo como empresa temeraria: ya desde el punto de vista de los obstáculos que debían vencerse, como de los elementos de que se echaba mano para intentar llevarla a cabo. Así lo comprendió el pueblo todo, que desde el primer instante demostró su admiración adhiriéndose presuroso a los homenajes proyectados, y ayer, pese a la tarde intempestiva, poco propicia para manifestaciones callejeras, en número imponente tributó el recibimiento cariñoso y entusiasta que bien se merecía el héroe de la travesía de los Andes.

"No obstante, desde poco después de las 2.30 p. m., hora que se creía llegase, la estación Retiro del F. C. P. y sus alrededores se veían atestados de público.

"En los pizarrones de nuestro *hall* anunciamos, según informes que nos suministraran en las oficinas de la empresa, que el tren arribaría recién a las 4.30 p. m. Conocida la noticia, el público, pacientemente, siguió en sus puestos".

La llegada

"El tren, con un atraso considerable, llegó a Retiro recién a las 5.45. Delegaciones del Círculo Militar, regimientos diversos, del Aero Club, director de la Escuela

Militar de Aviación coronel Obligado, alumnos de la misma, aviadores militares uruguayos, bolivianos, peruanos, esperaban al teniente Candelaria.

"El público impaciente se adelantó hacia el coche en que viajaba aquél y materialmente lo arrebató llevándolo en andas, al punto de que no pudo recibir los saludos de sus compañeros ni de su señora madre, cuyas ansias por estrechar a su intrépido hijo son de imaginar.

"Con dificultad se organizó la columna dirigiéndose por Maipú, en medio de aplausos y aclamaciones continuadas".

La señora madre de Candelaria

"La columna frente a la estación del Central Argentino se detuvo un instante. Recién entonces pudo la señora madre del teniente Candelaria acercarse a éste un breve instante, pues el empuje de la manifestación los volvió a separar para volver a reunirse en el Círculo Militar.

"La distinguida señora, cuando hizo su aparición en los balcones del Círculo, fué objeto de una cariñosa demostración de aprecio, que agradeció con visible emoción".

En la calle Florida

"Candelaria, que hizo todo el trayecto en andas de sus entusiastas compañeros y admiradores, intentó reunirse a las diversas delegaciones que encabezaban la columna siguiendo a pie por Florida, pero debió continuar en la misma forma que hiciera la primera parte del trayecto.

"Así desembocó en Florida, donde la manifestación adquirió proporciones considerables, siendo saludada a su paso con nutridos aplausos por los grupos compactos estacionados en las aceras".

En el Círculo Militar

"Los balcones presentaban un brillante aspecto. Numerosos oficiales esperaban al bravo oficial, quien fué objeto de una calurosa manifestación a su arribo al local.

"En nombre del ministro de guerra, el teniente coronel Valotta saludó a Candelaria, felicitándolo por su gloriosa travesía.

"Igualmente lo hicieron las delegaciones diversas, hablando en nombre del Círculo Militar el mayor Gelmetti que tuvo frases felices, enalteciendo la intrepidez del piloto y lo magno de su empresa realizada. (1)

"Como el público estacionado en la calle pidiera la presencia del audaz piloto, éste apareció en los balcones. A instancias de los manifestantes debió hablar, haciéndolo sin cortedad, y con sencillez dijo.

"Conciudadanos: Agradezco el homenaje que me tributáis; sólo deseo que lo hecho por mí tenga un imitador en todos mis compatriotas, superándome para alcanzar mayor gloria".

"Estas breves palabras, dichas con espontaneidad, fueron acogidas con aplausos y vivas que se extendieron al mecánico Soriano, que también apareció en el balcón"...

(1) Se transcribe el discurso en el Apéndice.

VI

APÉNDICE

La opinión Chilena.

El sentimiento argentino.

Algunas congratulaciones

Cuatro breves consideraciones.

Perdón.

La próxima travesía.

Elementos ilustrativos.

El único carácter militar de la Travesía.

LA OPINION CHILENA ACERCA DE LA TRAVESIA

Transcripciones de discursos y publicaciones tomadas al azar de entre muchos.

Discurso pronunciado en nombre del Aero Club de Chile por el doctor Lisandro Santelices:

"Señores: El Aero Club de Chile, que jamás ha dejado de alentar a los nobles caballeros del espacio en sus santas locuras de dominar el más infiel de todos los elementos, me ha honrado con la grata misión de ofrecer a nuestro distinguido huésped el teniente aviador don Luis C. Candelaria, esta sencilla, pero significativa manifestación de aprecio por el espléndido triunfo de su raid Zapala-Cunco, cruzando el primero nuestra cordillera austral.

"Todos conocemos los pormenores de la hazaña; y los obstáculos que ha debido vencer el intrépido piloto, no nos son desconocidos. Vientos acostumbrados a cruzar océanos, y a sepultar las naves en los azules abismos, y a derribar robles en las montañas de Arauco, han debido tomar como un juguete el ave de seda en que la humanidad levanta su cuna sobre las miserias de la tierra.

"Teniente Candelaria: todos reconocemos vuestros méritos de experto aviador, y si mañana otro virtuoso logra cruzar los Andes sobre las más altas cumbres, su máquina será más poderosa, pero nunca su corazón será más que vuestro corazon, en el cual reconocemos que hay materia prima de aquella con que nosotros modelamos nuestros héroes.

"Vuestros esfuerzos han sido coronados por el éxito, y de ello argentinos y chilenos nos sentimos satisfechos, porque los que en más de un siglo han sufrido los mismos do-

lores y han sentido las mismas ansias, llegan a tener un solo corazón para sentir y una sola garganta para hablar.

"Cuando volváis a vuestra hermosa capital, decid a vuestros hermanos que los de aquí agradecemos el saludo que nos habéis traído del gran pueblo argentino, y que haremos cuanto esté de nuestra parte por retribuirlo con la majestad con que nos fué enviado. Decidles, también, que frescas estaban aún las guirnaldas del centenario de Maipú con que chilenos y argentinos engalanamos nuestras banderas y las estatuas de nuestros héroes, cuando vuestra proeza les ha traído a ellas nueva frescura, y a nuestros labios, una vez más el gratísimo nombre de vuestra patria.

"¡Señores, os invito a beber esta copa por el distinguido aviador don Luis C. Candelaria; que dejando a un lado los prejuicios del tecnicismo, se lanzó en su arriesgada empresa, más en las alas de su audacia que en las alas de su aeroplano, y alcanzó el triunfo de los que tienen fe!"

Telegrama enviado al Aero Club de Chile:

"Secretario Aero Club. — Fervientes votos por nuestro Aero Club que festeja dignamente a nuestro colega Candelaria. Lamentamos no compartir merecida manifestación, haciendo votos grandeza aviación americana. — Aviadores chilenos: *Fuentes, Figueroa, Rojas, de la Maza, Castro, Mansilla, Loza, Farías y Arredondo*".

De *El Mercurio* de Santiago de Chile, del 6 de mayo de 1918.

Día a día. — Teniente Candelaria

"El teniente aviador Luis Candelaria, que estuvo de paso en esta capital durante algunos días, se dirigió a Mendoza por la última combinación transandina.

"Se fué tan tranquilo y casi tan silencioso como aquí había llegado, después de haber dominado en los altos espacios, con su aeroplano, la cordillera, pasando de Zapala, tierra argentina, a Cunco, en campiña chilena.

"La empresa ha sido ruidosa y de resonancia universal, pero el piloto argentino ha debido, con su modestia, dominar el mismo ruido de la hélice de su máquina.

"Se fué modestamente, despidiéndose de un grupo de caballeros chilenos, cuya amistad había sabido conquistar, y como militar disciplinado, y buen argentino, se despidió en primer lugar de su ministro, el doctor Gómez.

"A la hora de la partida, en la estación del Mapocho, se notaba un grupo de oficiales de nuestro ejército, numerosos caballeros que ya habían festejado al notable aviador en el Club de la Unión.

"Candelaria cambió afectuosos saludos y abrazos con sus amigos y conocidos, y cuando el tren empezó a marchar, se gritó: ¡Viva la aviación argentina! ¡Viva Candelaria! El público, en los andenes de la estación, se asoció espontáneamente y con entusiasmo a la manifestación.

"Un notable periodista que allí estaba sintetizó la manifestación y dijo cuatro palabras tan oportunas cuanto bien puestas:

"Mi naturaleza es muy reservada: me siento hecho de una sola pieza; difícilmente despido a alguien; pero esta vez he querido concurrir a un acto de sentida adhesión. Candelaria me parece también hecho de una sola pieza; íntegro, sencillo y erguido, tipo de verdadero y noble soldado sudamericano".

De *La Libertad*, de Santiago de Chile, del 19 de abril de 1918.

Hazaña del aviador Candelaria. — El paso de los Andes

"El teniente Luis Candelaria ha realizado, hace días, una de las más arriesgadas hazañas que no cualquier mortal se hubiera animado a conquistarse esos lauros de triunfo, que hablan elocuentemente a favor del ejército argentino con respecto a su intrepidez y valentía.

"El valiente aviador militar que nos ocupa, se forjó la idea de cruzar a vuelo la abrupta cordillera andina y desafiando al cóndor que es dueño y señor de esa gigantesca mole de granito, y en un arranque de su intrepidez se remontó por los aires en su aeroplano, pasando por entre las nubes y en derechura de Neuquén las infranqueables montañas coronadas de nieve perpetua.

"Esta hazaña, si bien no se la puede parangonar con el histórico paso de San Martín y su ejército por cuanto ésta es el fruto de la ciencia moderna y aquélla resultado del indecible e incomparable patriotismo y arrojo de los li-

bertadores del continente americano, podemos conceptuarlo como un paso dado hacia la culminación del esfuerzo militar que pugna por elevarse a la categoría de los más perfeccionados de la tierra.

"Ya el malogrado aviador argentino Jorge Newbery quiso cruzar por encima de los picos más elevados de la cordillera andina con su aparato aéreo, pero la fatalidad ha frustrado ese sueño, cabiéndole tan sólo la gloria de ser el primer aviador que intentó realizar tan atrevido plan. El reciente paso de los Andes por el aviador Candelaria acentúa los prestigios de la aviación argentina y en particular a su ejecutor".

EL SENTIMIENTO ARGENTINO

Transcripción de algunos documentos y publicaciones tomadas al azar

DECRETO DEL PODER EJECUTIVO NACIONAL

Boletín Militar N.º 5033 — 1.ª Parte.

"Buenos Aires, mayo 23 de 1918. Visto este expediente (C. 31) promovido por la Dirección de la Escuela Militar de Aviación, en el que comunica que el piloto aviador, teniente don Luis C. Candelaria ha llenado los requisitos exigidos por el superior decreto, fecha septiembre 10 de 1914. (B. M., 829 2.ª Parte) para obtener el diploma de "Aviador Militar"; y que además el citado oficial ha realizado el pasaje de la Cordillera de los Andes, lo que se ha efectuado por primera vez en aeroplano, demostrando así arrojo, tenacidad y perseverancia; y siendo de justicia reconocer, estimular y premiar actos de esta naturaleza y atento lo informado por la Dirección General de Ingenieros.

El Poder Ejecutivo de la Nación,

DECRETA:

"Artículo 1.º — Otórguese el título de "Aviador Militar" al teniente don Luis C. Candelaria, por haber satisfecho las pruebas teóricas y prácticas exigidas por el superior

decreto fecha septiembre 10 de 1914 (B. M., 829, 2.ª parte).

Art. 2.º — La Escuela Militar de Aviación extenderá el diploma correspondiente, para serle entregado al interesado por la secretaría del ministerio de guerra, juntamente con un emblema especial de oro en vez del reglamentario; el que llevará un relieve alusivo al acto realizado, el nombre y la fecha "Abril 13 de 1918", facultándole para usarlo en la forma establecida en el artículo 2.º del superior decreto fecha 7 de noviembre de 1913 (B. M., 778, 2.ª parte).

"Art. 3.º — Recomiéndase a la consideración del ejército, al teniente don Luis C. Candelaria por el arrojo, tenacidad y perseverancia demostrada al atravesar en aeroplano por primera vez, la Cordillera de los Andes, desde Zapala a Cunco.

"Art. 4.º — Publíquese en el Boletín Militar, 1.ª parte, dése al registro nacional, agréguese copia al legajo personal del causante y vuelva a la Dirección General de Ingenieros a sus efectos. — LUNA. — ELPIDIO GONZÁLEZ".

Transcripción de algunas publicaciones tomadas al azar

De *La Nación*, de Buenos Aires, del 12 de mayo de 1918.

Bienvenido

"Desde ayer se encuentra de regreso en esta ciudad el teniente Candelaria.

"Se le ha recibido con entusiasmo, aunque con sencillez. Acaso hubiera podido extremarse un punto la nota del agasajo, precisamente porque el piloto aviador argentino ha realizado su hazaña, — la primera travesía en aeroplano de los Andes meridionales — con una sobriedad y simplicidad dignas de todo encomio.

"En empresa como la que el teniente Candelaria ha llevado a feliz término, y en otras todavía menos riesgosas, han hallado la muerte muchos ilustres precursores del actual desarrollo de la aviación. La humanidad ha discernido a todos ellos las palmas de la gloria. Nuestro compatriota ha cumplido sus propósitos, sin perder con ello la vida: esto quiere decir que si bien le falta, y sea por muchos años, la aureola del martirio, no puede faltarle la del valor heroico que hace de ciertos modos de caer una verdadera ascensión a la inmortalidad.

"Merece, pues, el bravo y sencillo oficial argentino el homenaje de las aclamaciones con que se le ha recibido ayer. Y es digno de hallar, en el seno de la patria, la dicha a que son acreedores los que sobrellevan nobles fatigas por el honor de todos".

———

"La Asociación Nacional de Damas Patricias. Descendientes de guerreros de la independencia argentina, confiere: al primer aviador que cruzó los Andes, teniente del ejército argentino

DON LUIS C. CANDELARIA

la cruz de Caballero de la Legión de Honor Argentina.

Buenos Aires, julio 7 de 1918.

ROSA RODRÍGUEZ OLIDEN.

Mercedes de Gurruchaga,
Secretaria".

———

Discurso pronunciado en nombre del Círculo Militar Argentino por el mayor Emilio Gelmetti, el 11 de mayo de 1918.

"La comisión directiva del Círculo Militar, interpretando los sentimientos de sus asociados, ha querido que sea en nuestra casa donde recibáis las demostraciones del regocijo que vuestro triunfo ha despertado entre todos los camaradas y ha resuelto que sea este admirador entusiasta de vuestro esfuerzo quien os trasmita sus aplausos y felicitaciones.

"Nada más grato para mí que la misión recibida, pues ella me permite exteriorizar, dentro de la pobreza de mi lenguaje, la razón de los entusiasmos que vuestro espléndido vuelo despierta en mi espíritu.

"Apasionado por vuestra profesión, veo en este triunfo no sólo la merecida coronación de un atrevido esfuerzo personal, sino también una demostración elocuente del espíritu que anima a los que, renunciando a los halagos y tentaciones del bienestar personal, hemos consagrado todas nuestras energías materiales y espirituales al servicio de la patria. Por eso, camaradas, el éxito de Candelaria, al aportar un galardón más para la nacionalidad, constituye un triunfo de nuestro cuadro de oficiales, ese conjunto de patriotas sinceros que, a pesar de vivir en una época de crudo positivismo, son capaces de olvidar los sinsabores y las molestias a que el ejercicio de su ministerio lo somete, para acometer empresas, como la que hoy celebramos, en las cuales el instinto de conservación es completamente vencido por el afán patriótico de ganar un nuevo lauro para la nación, de servir a la ciencia en su lucha por dominar a los elementos y de realizar una fecunda experiencia de aviación militar. ¿Y qué otro objetivo pudo impulsar a este valiente camarada para llevarlo a que arriesgue su vida en la tremenda lucha contra la naturaleza que él mismo, con el sencillo lenguaje del soldado, nos relata en su informe a la superioridad? Es que, señores, el oficial argentino, verdadero militar de una democracia, al ingresar a las filas, hizo renuncia de todas las cosas materiales, para dedicarse en cuerpo y alma al servicio de lo inmaterial, el cumplimiento del deber, del patriotismo y la gloria. Y nuestros conciudadano, señores, salvo raras y lamentables excepciones, saben comprender ese espíritu de nuestros oficiales, como lo prueba el hecho de que en la masa del pueblo existía la convicción de que si había de realizarse la travesía de los Andes en aeroplano, ella debía ser efectuada por un militar.

"Teniente Candelaria: vuestra hazaña marca una etapa de la gran jornada que se ha impuesto nuestra joven y benemérita Escuela Militar de Aviación, en su lucha improba por formar aviadores y aparatos capaces de dominar todos los obstáculos para cumplir las importantes misiones que la guerra exige de la navegación aérea.

"Conocedor de la región que habéis cruzado en vuestro magnífico vuelo, puedo valorar los constantes peligros a que su naturaleza agresiva os ha expuesto. Os veo empeñado en una lucha titánica contra los vendavales helados del Pacífico, dominando la inmensidad de la montaña, sobre el majestuoso Llaima, que con sus rugidos intermitentes habrá querido formular la confesión de su derrota y del

primer vasallaje a que lo sometió la audacia y la ciencia del hombre, o tal vez esos rugidos simbolizaban el entusiasmo de la nación chilena, ese pueblo viril y patriota que, consciente de su misión histórica y de lo que debe y espera de su ejército, supo justipreciar el éxito del valor y la pericia desplegados por un soldado de la nación hermana, en momentos en que aun estaban latentes los sentimientos de confraternidad exteriorizados con su generosidad habitual, con motivo de los últimos festejos.

"Camarada: El pueblo de Buenos Aires, siempre sensible ante los actos de valor, acaba de tributaros una cariñosa manifestación; vuestros camaradas ahora os saludamos entusiastas; más tarde vuestros íntimos, vuestros amigos y vuestra novia, orgullosa de su prometido, os acogerá con sus demostraciones de cariño y de admiración. Este conjunto de emociones profundas será el único premio de vuestra hazaña, pero con él, como buen militar argentino, quedaréis más satisfecho que si os hubiesen entregado todos los tesoros de la tierra".

De los *Debates,* de San Juan, abril 15 de 1918.

Los hombres y las alturas. — El teniente Candelaria y el paso de los Andes

"Estas líneas no son el elogio de una raza.

"Apenas si llegarán a ser el parco encomio de un acontecimiento.

"Ningún pueblo de la América Hispana ha logrado con las actividades de una centuria formarse una historia más llena de episodios heroicos que la República Argentina.

"Los pueblos felices, como las mujeres honradas, ha dicho alguien, no tienen historia. Los pueblos jóvenes tampoco tienen historia, sino balbuceos gesticulares que se pierden en el caos del tiempo, o que se debilitan hasta la insignificancia ante la reflexión.

"Y, sin embargo, la República Argentina inicia su vida en el concierto de las naciones con manifestaciones poderosas de actividades excepcionales.

"Han surgido de su seno cerebros poderosos, cuyas claras concepciones imprimieron rumbos definitivos a las democracias americanas, llegando a una suma genial como con Sarmiento.

"Ha tenido militares cuya gloria les depara un lugar señalado y apartado entre ocho o diez de su categoría que han existido en el mundo.

"Oradores como Avellaneda, hacendistas como Pellegrini, repúblicos como el P. Oro, estadistas como Alberdi, jurisconsultos como Vélez Sársfield, sabios como Ameghino, poetas como Andrade, nacidos en el lapso de cien años es la más formal promesa que puede hacerse un pueblo a sí mismo sobre sus futuros y ciertamente grandes destinos.

"Nada hay que eleve tanto el pensamiento como los grandes ejemplos, ni nada que estimule tanto la propia acción, como la acción de los demás.

"La futura generación argentina, al igual que la presente, es heredera de un patrimonio que no les ha tocado en suerte igual a las naciones hermanas: Con que sólo sepan conservarlo, habrán hecho de su patria el pueblo más grande de Hispano-América.

"Ante la historia en un siglo no se hace más que el proyecto de una nación.

"El proyecto de la nación argentina está hecho sobre la base de héroes y de sabios, de patricios integérrimos, de libertadores románticos, de educacionistas geniales... y de exploradores del cielo.

"Newbery, Fels, Bradley, Zuloaga, no son un accidente: son un ejemplo. El teniente Candelaria acaba de pasar en su aeroplano la Cordillera de los Andes. Estaba escrito que un aviador argentino realizara la estupenda hazaña de pasar en aeroplano por sobre una de las cordilleras más altas del globo.

"Candelaria ha traspuesto en su máquina el monte más alto que hasta el presente había pasado aviador alguno en el mundo.

"Esté o no terminada la empresa, nadie puede negar de que el primer aeroplano que pasa los Andes es el suyo.

"Admiremos la proeza y a quien la ejecutó, pero no veamos en ella la acción de un hombre o de una voluntad, sino la imposición de una herencia y la manifestación de una raza.

"En la Argentina las proezas son atávicas".

De *El Orden*, de Tucumán, abril 15 de 1918.

La travesía de los Andes. — Nuevo triunfo de la aviación argentina

"El telégrafo nos comunica que el teniente de nuestro ejército Luis C. Candelaria, ha efectuado la travesía de la cordillera en aeroplano, aterrizando en Cunco.

"El arriesgado militar, nació el 29 de octubre de 1892, y obtuvo su brevet internacional el 24 de marzo de 1917, siendo el 109 de la serie.

"La gran hazaña agrega un nuevo lauro a la aviación, y señala para nuestra nación una efeméride en su historia.

"Cuantos habían intentado esta proeza hasta la fecha fracasaron en un sentido u otro, y fué en los prolegómenos de su partida que el más grande de los aviadores americanos — Jorge Newbery — encontró la muerte, abriendo con ella el camino por el que sus imitadores debían seguir hacia la consecución de uno de los más gigantescos objetivos de la aviación: la derrota de la naturaleza.

"Venció Chávez—el malogrado e intrépido peruano—los obstáculos que los Alpes ofrecían a su arrojo, para ser, inmediatamente después de la victoria, castigados su audacia y su valor con la muerte, cual si los altos designios de las montañas, defendieran la virginidad de sus misterios, cual si esas barreras de separación tendidas por la mano de Dios quisieran hacer respetar ese propósito. Y cuando se creyó inútil toda otra tentativa; cuando ya la retirada de la 5.ª arma parecía inevitable, el teniente Candelaria en magnífica carga arrebata a Los Andes la victoria".

De *La Argentina*, de Buenos Aires, abril 18 de 1918.

La gran hazaña

"La travesía aérea de los Andes acaba por segunda vez de ser realizada. La huella que cien años atrás dejaron las huestes inmortales de Chacabuco y de Maipú tiene hoy, por obra de un esforzado militar argentino, su equivalente en la invisible, pero no menos real estela del aeroplano por

el ámbito del espacio. La proeza del teniente Luis C. Candelaria, con ser arriesgada y meritísima tiene, como singular prestigio que la enaltece, la reserva y el silencio con que fué preparada y luego realizada en la forma triunfal que se conoce. El hecho, de por sí elocuente, no tiene, por cierto, necesidad del desbordamiento literario para alcanzar la culminación que de derecho le corresponde. El precepto latino, que es la más sabia admonición de la vida para la acción, encuentra en la hazaña de este noble militar una bella realización: *Res non verba*. La lista de sus esforzados predecesores, clareada dos veces trágicamente por la muerte, se amplía de modo excepcional con el nombre del teniente Candelaria al haber trasmontado la cordillera, y a la vez que significa una alta expresión del desinterés heroico de los protagonistas, reafirma con el reiterado ejemplo la convicción de que la raza cuenta con un temple varonil propicio a todas las esperanzas en el mundo incalculable de las posibilidades morales.

"En el lapso de dos años fué traspuesto por dos veces y por dos distintos medios el Andes gigantesco: Bradley y Zuloaga ayer en globo, y hoy en aeroplano el militar cuyo nombre se repite con admiración y cuya hazaña suscita aplausos entusiastas por doquiera. El hecho sale, mediante su realización por argentinos de empuje viril y de serenidad imperturbable, del nimbo prestigioso de la fantasía para incorporarse como una realidad muy nuestra, que viene a aumentar, simplemente transmutando, el acervo histórico de nuestro heroísmo tradicional.

"La proeza del teniente Candelaria es una página de oro de su propia biografía y un gajo de laurel que su mano brinda al ejército, y, a la par que la expresión de un temperamento excepcional, es prueba de que las fuerzas armadas del país no se desperdician en la paz, sino que entonan las conquistas diarias del estudio con empresas de alto vuelo en que la vida se juega sin reserva para mayor honra de la patria.

"Ejemplos tales enaltecen una raza e inmortalizan a quienes las realizan. El teniente Candelaria merece noble y heroicamente bien de su patria y la gratitud emocionada de sus conciudadanos".

De *Flores del Campo,* de Viedma, abril 18 de 1918.

El paso de los Andes

"El sueño de Jorge Newbery acaba de ser realizado. Un teniente de nuestro ejército, Luis C. Candelaria, ha recorrido la ruta estupenda, consumando una hazaña realmente magnífica: la tentativa malograda de varios animosos antecesores.

"La emocionante aventura produce en todas partes la impresión consiguiente.

"Se considera que el raid del teniente Candelaria constituye una de las páginas más bellas, si no la más bella, de cuantas han llenado hasta aquí los conquistadores del aire en su noble afán por alzar el dominio del hombre hasta el seno majestuoso de lo inaccesible".

De *La Voz del Chaco,* de Resistencia, abril 16 de 1918.

El triunfo de las alas

"La noticia nos la trae nuestra información telegráfica de hoy. El teniente del ejército argentino señor Candelaria, después de breves ensayos, ha realizado la hazaña que iniciara Jorge Newbery sin poder cumplirla, y en la que estaba empeñado el honor de nuestra aviación: la cordillera de los Andes ha sido cruzada.

"El teniente Candelaria, saliendo de Zapala (territorio del Neuquén), después de realizar un vuelo tan arriesgado como brillante, aterrizó en territorio de Chile, en la localidad de Cunco.

"Sin mayores detalles de la hazaña resumamos todo comentario de un solo grito de entusiasmo: ¡Viva la aviación argentina!"

De *El Progreso*, de Mar del Plata, abril 15 de 1918.

La travesía aérea de Los Andes. — El teniente argentino Candelaria atraviesa la gran cordillera. — Triunfo de la aviación argentina.

"Desde hace varios días los grandes diarios se han venido ocupando de la arriesgada tentativa que el teniente Candelaria había proyectado de atravesar la cordillera por Zapala...

"Lo que ni Figueroa, ni Newbery pudieron lograr, lo ha realizado el más joven de los pilotos aviadores del ejército argentino.

"El sábado último a las 2.48 de la tarde, el audaz volador se elevó sobre Zapala y se lanzó sobre la cordillera remotándose a una altura prodigiosa que dejó muy abajo el cerro Palau.

"Después, la creciente expectativa pública hacía creer en una catástrofe, cuando hoy a la 1.30 de la tarde se recibió un conciso telegrama donde se anuncia que el hábil y afortunado aviador descendió en las cercanías de Cunco.

"Ha tocado la gloria de efectuar la travesía de los Andes en aeroplano a un argentino, y nos sentimos llenos de un legítimo orgullo.

"¡Honra y gloria al bravo Candelaria!"

De *Idea Nacional*, de Buenos Aires, mayo 14 de 1918.

El teniente Candelaria

"Hoy regresa a esta capital el teniente Luis Candelaria, piloto aviador que realizó la travesía de los Andes en aeroplano, desde Zapala hasta Cunco. Aquella proeza término felicísimo de algunas tentativas frustradas, a las cuales se agrega el recuerdo de un suceso luctuoso — la muerte de Newbery — significa para la historia de la aviación argentina una página de gloria cuya transcendencia reflejó hace un mes escaso la prensa nacional y extranjera. Entonces *Idea Nacional* batió palmas en honor del joven héroe. Su victoria repercutió exactamente en el seno de la Escuela de Aviación, del ejército argentino y del pueblo

entero de la República, mancomunado en un sentimiento de orgullo unánime. De ello proviene ahora la magnitud del homenaje que se le prepara; digno recibimiento al gallardo oficial, cuyo valor ha ilustrado los anales de su patria, con una aventura de repercusión innegable y simpática. Bienvenido sea el teniente Candelaria, devuelto a los brazos de camaradas y amigos que ansiosamente anhelaban estrecharle.

"Pocas horas más y habrá de recibírsele con los honores a que se ha hecho acreedor por su hazaña".

De *Nueva Epoca,* de Santa Fe, abril 16 de 1918.

El teniente Candelaria atraviesa la cordillera en aeroplano

"El triunfo ha coronado los esfuerzos del teniente Candelaria que ha cruzado los Andes en aeroplano, realizando el ensueño que persiguiera Newbery con empeño de convencido y que hubiera llenado su nombre de gloria a no haberle sorprendido la muerte en momentos en que se preparaba a llevar a cabo la intrépida cruzada.

"La enseña que atravesó una vez la cordillera en manos de San Martín para llevar la libertad a Chile y al Perú, acaba de atravesar las altas cumbres en alas del aire, conducida por un joven oficial de nuestro ejército.

"El hecho es de los que marcan efemérides dignas de recordación para los pueblos amantes de las ciencias y el progreso.

"Los grandes adelantos de la aviación argentina quedan evidenciados con esta proeza del teniente Candelaria que le hace acreedor a ser considerado como un hijo meritorio de la patria".

De *La Prensa,* de Buenos Aires, abril 16 de 1918.

Travesía de los Andes en aeroplano. — Notable proeza del teniente Candelaria

"El vuelo mecánico ha dominado por fin la cúspide andina, hazaña que intentaran infructuosamente hasta hoy varios intrépidos pilotos argentinos y chilenos. Un volador

novel, el teniente Candelaria, recientemete ingresado en las falanges de Icaro (obtuvo el "brevet" hace muy poco), ha conseguido salvar en raudo vuelo la cima imponente. El joven oficial ha realizado así el axioma dantesco que sintetiza en un terceto la norma del valor: "permanece firme, como torre cuya cúpula no se derrumba porque soplen recios vientos".

"Durante la guerra europea la mecánica volátil ha progresado de modo extraordinario, y seguramente hay aeroplanos de potencialidad suficiente para pasar los Andes. Pero hay que tener en cuenta que el teniente Candelaria ha realizado su empresa con un aparato antiguo y débil, en comparación de los que actualmente se elevan en los cielos europeos.

"Estas hazañas, aparte su mérito científico, tienen en todo país la eficacia moral de constituir ejemplos de noble valor y de estimular en la juventud un concepto intrépido y varonil de la vida.

"De todos los medios de locomoción con que el hombre acelera su paso en la tierra, ninguno sigue siendo tan peligroso como ese vuelo mecánico con que quiere imitar la divina facultad de las aves. La parodia va costando numerosas víctimas, aumentadas en progresión aterradora al convertirse en arma de combate en los campos de batalla. La proporción de bajas en la llamada cuarta arma causa verdadero espanto. Pero ello, en vez de aminorar, acrece el valor humano, lo estimula y exalta, como si el peligro, en su grado más terrible, fuese el principal acicate para lanzarse a los espacios abismáticos con un artefacto de hierro, alambres y palos, movidos por leves llamas de gasolina que remedan el alma del vuelo natural.

"Y así el espíritu humano con su perenne inquietud ha logrado una imitación del águila caudal, cerniéndose en el éter, ya que no en propias alas, entre los palitroques y vapores surgidos de su ingenio siempre alado.

"Pero los hombres que vuelan son todavía una reducidísima minoría selecta por su brío espiritual, mientras el resto de la humanidad sigue siendo pedestre. A esta minoría heroica, que mira impávida desde las nubes el propio sepulcro, pertenece ya el esforzado teniente Candelaria al superar con su alada bizarría las cumbres andinas".

De *El Argentino*, de La Plata, abril 16 de 1918.

Travesía aérea de los Andes

"La cordillera de los Andes ha sido atravesada en aeroplano, y la magna empresa que alguien juzgara de sueño utópico, cuando el malogrado Jorge Newbery aseguraba la posibilidad de efectuarla, acaba de ser llevada a feliz término. Unese al regocijo que la hazaña inspira la circunstancia patriótica de haber sido un argentino el autor de la hazaña. Quizá podríamos agregar, sin temor de caer en exceso, que la memoria del protagonista del desgraciado suceso de Los Tamarindos, revive con mayor ardor en su pueblo y que Candelaria, con valentía y pericia, se ha vengado del destino artero que eliminó en aquella tarde memorable al primer recordman argentino.

"La mole inmensa de los Andes coronados de nieves eternas, que ya vencieron Bradley y Zuloaga, con su esférico, en fecha reciente, y que parecía inaccesible a la máquina aérea, ha dejado ya de serlo, y de hoy en más, como fueron vencidos los Alpes, podrá señalarse en los fastos del vuelo mecánico que también lo ha sido la cordillera majestuosa y plena de peligros para el piloto que no lograra vencerla en un solo vuelo. Sus precipicios inexcrutables, sus picos rocosos o los valles altísimos eternamente nevados son otras tantas fatales tumbas del aviador que allí descienda en arribada forzosa.

"Esos peligros, freno invencible a tantas empresas que fueron, al solo intento de vencerlos, sino fatal de Newbery, que neutralizaron las tentativas de tantos otros audaces pilotos de los países limítrofes, han pasado de hoy en más a las páginas gloriosas en que el hombre va inscribiendo sus victorias sobre los elementos naturales, páginas tan enriquecidas en este siglo de portentosas actividades que nos ha tocado vivir y en que tanto avanza que hasta el arte de matar tiene adquirido a justo título lugar prominente en la historia universal.

"Ha tocado llevar a término la empresa a un oficial de nuestro ejército, tan animoso y modesto como arrojado y perito en el dominio de su máquina, uno de esos pilotos que por ser militares permanecen en el anónimo, privados de evidenciar condiciones en público y circunscriptos al campo de la escuela oficial. Título remarcable, sin embargo, el que

ostenta Candelaria; es el piloto argentino que ha rendido sus pruebas finales de competencia, recorriendo en menor tiempo el triángulo reglamentario de examen.

"Los secretos de la aviación no le fueron desconocidos, y, por toda aseveración relativa al dominio del aparato, basta señalar que intentó la magna empresa utilizando un aeroplano que yacía olvidado en la escuela militar, despreciado hasta para las pruebas de entrenamiento. Seguro de sí mismo, anheloso del éxito que ansiaba no para sí, sino para su patria, cuya bandera había de flamear sobre la provocante montaña, Candelaria se lanzó a la prueba rechazando la espera de los aparatos modernos europeos que hace largo tiempo se juzgaban imprescindibles para no fracasar. Y que su aspiración era realizable y su anhelo verdad irrebatible como su pericia aserto indestructible lo dice su partida de Neuquén y su aterrizaje en tierra vecina y amiga, después de dos horas y media de vuelo a alturas reservadas a los cóndores y a las águilas.

"La hazaña del teniente Candelaria, que nos llena de regocijo y que permite agregar una fecha a la larga serie de glorias que ya recuerda nuestra incipiente aviación, dentro y fuera de las Américas, debe servir para que se persevere. De los que así se conducen es la gloria, y los países que cuentan con hijos valerosos son llamados a lugares prominentes de la historia.

"La travesía de los Andes, sueño lírico que se dijo de Newbery y otros valerosos, es hoy hermosa realidad. El teniente argentino Candelaria, recibido con los brazos abiertos por el pueblo hermano, ha señalado la fecha que no podía tardar en ser demarcada".

De *La Montaña*, de Mendoza, abril 18 de 1918.

La travesía de los Andes

"La aeronáutica argentina, que con el malogrado e inolvidable Newbery a la cabeza, formara una tan admirable escuela de gloriosos audaces, acaba de inscribir en sus páginas un nombre más, héroe de un hecho que formará época en la historia de la aviación.

"Nos referimos al teniente Candelaria, de quien el telégrafo nos informa haber realizado, en aeroplano, el Paso de los Andes, aterrizando, inesperado y después de una travesía de más de 200 kilómetros, en el vecino país.

"Ha imitado en esto al gesto de Bradley y Zuloaga, que, como se recordará, dos años atrás sorprendieron también a Mendoza con la noticia estupenda de su arribo a Uspallata, salvando audazmente las cimas más elevadas del globo.

"Es lo que quizás de más bello y de más heroico tienen estas proezas de nuestros jóvenes aeronautas, que, en el mayor sigilo, temerosos del fracaso y esquivos a la popularidad, se aventuran en empresas temerarias con el formidable arrojo de su orgullo nativo.

"La travesía de los Andes ha sido siempre el sueño dorado de la aviación sudamericana. Después de la trágica muerte de Newbery, que tan profundamente conmovió al espíritu público argentino, por aquella fe, diremos así, sugestiva, que su nombre hiciera concebir en el éxito de la empresa, aquí y en Chile muchos corazones palpitaron con el secreto aliciente de la tentativa audaz. La hazaña de Bradley y Zuloaga, en vez de disminuir alentó tales ansias; y si bien nada se habló por algún tiempo, estaba en el convencimiento público de que un día u otro el Icaro moderno llevaría de uno a otro lado de los Andes el abrazo fraternal.

"Correspondió también hoy la gloria a la aviación argentina; pero justo es reconocer que Chile la comparte casi con igual derecho, porque allá, como aquí la hazaña tuvo resueltos campeones, que le aportaron todo el esfuerzo de su inteligencia y de su corazón.

"La montaña, pues, ha sido, una vez más y definitivamente vencida. El progreso humano, al que nada arredra, la doblegó a su voluntad; y por sobre sus cimas, otrora inaccesibles, tiende las líneas de una comunicación material y espiritual, que será la base de una más eficiente confraternidad futura entre los pueblos sudamericanos".

De *La Gaceta de Buenos Aires*, del 13 de mayo de 1918.

El teniente Candelaria

"La llegada a Buenos Aires del teniente Candelaria ha dado lugar a que se exteriorizara el entusiasmo y la admiración que despertara su notable proeza aérea.

"La extrema sencillez y modestia del audaz piloto realza aún más su gran valer, y los diversos preparativos que se organizan en su homenaje, como el banquete popular, será una prueba del singular aprecio y simpatía que se ha captado a raíz del magnífico vuelo.

"Pero estamos seguros que nada hará alterar su aire sencillo y su sincera modestia.

"Más satisfecho que haya sido un argentino el que haya volado en aeroplano sobre los Andes, que por la satisfacción de haber sido él el autor de la hazaña.

"El sueño que costara su existencia al malogrado Newbery, el deseo de todos los aviadores argentinos, ha sido realizado en forma soberbia por un oficial del ejército nacional, que habla de su proeza como de un paseo en coche.

"Es sin duda un ejemplo para muchos".

ALGUNAS CONGRATULACIONES

No puedo, por el carácter de esta memoria, dar a conocer todos los plácemes recibidos a raíz de la travesía; pero sí quiero dejar constancia de algunos de los recibidos por nuestro gobierno y la dirección de la Escuela Militar de Aviación. Agrego también los de mis jefes y los primeros telegramas recibidos de Chile. Grande fué mi satisfacción al leer estos últimos en Freire, después de una cabalgata de nueve horas, y no puedo menos de darlos a conocer, siquiera en prueba de reconocimiento hacia quienes me los enviaron.

Del ministro argentino en Chile, doctor Carlos F. Gómez al ministro de guerra en Buenos Aires, doctor don Elpidio González:

"El teniente Candelaria, de la Escuela Militar de Aviación, me pide comunique a V. E. que ayer salió de Zapala en aeroplano y cruzó la cordillera. Ha descendido en Cunco. Felicito al ejército por la hazaña realizada por tan digno argentino".

Del ministro de guerra del Perú, coronel Lafuente, al ministro de guerra argentino:

"En nombre del ejército de mi patria y en el mío propio, felicito a V. E. y al glorioso ejército argentino por la brillante hazaña realizada por distinguido aviador teniente Luis C. Candelaria".

Del ministro de guerra del Uruguay al ministro de guerra argentino:

"En nombre del ejército uruguayo y en el mío propio, presento a V. E. mis saludos respetuosos y mis felicitaciones por el buen éxito obtenido en la travesía de los Andes por el intrépido volador de la escuela militar de volación argentina, teniente Candelaria, cuya hazaña prestigia de una manera especial a aquella institución a la cual agradeceremos siempre haber preparado desinteresadamente dos de nuestros oficiales. — *Arturo Gaye*".

Del agregado militar chileno, en Buenos Aires, al director de la Escuela Militar de Aviación:

"El teniente coronel Julio A. Brownell R., adicto militar de Chile, presenta sus saludos al señor director de la Escuela de Aviación Militar Argentina y felicítalo por el éxito alcanzado por el teniente Candelaria al trasmontar Los Andes. Honor al establecimiento que tales hombres prepara. Buenos Aires, abril 1918".

Telegrama de la Moneda:

"Teniente Luis C. Candelaria. — Freire. — Con profundo agrado acabo de imponerme de su telegrama fecha de ayer en que me comunica haber efectuado travesía cordillera en aeroplano. Muy grato es para mí asociarme al júbilo que tanto argentinos como chilenos sienten en estos momentos por la realización de tan brillante empresa. Por mi parte reciba usted el testimonio de mi admiración y mis congratulaciones más sinceras. — Ministro de guerra de Chile".

Telegrama de la legación argentina en Santiago de Chile:

"Teniente Luis C. Candelaria. — Freire. — He trasmitido al gobierno argentino su telegrama. Me complazco en enviarle mis felicitaciones por la hazaña que ha realizado y que honra a la Escuela de Aviación Argentina. —*Gómez*, ministro argentino".

Telegrama de El Palomar:

"Teniente Candelaria. — Temuco. — Conforme con determinaciones tomadas. — *Alejandro Obligado*, teniente coronel, director de la Escuela Militar de Aviación".

Telegrama de la Capital Federal:

"Teniente Candelaria. — Santiago. — Cruzar por primera vez los Andes en aeroplano es obra de varón. Cruzarla como usted lo ha hecho, gallarda y silenciosamente es obra de soldado. Reciba mi más cordial felicitación y mis augurios de mayores lauros en el futuro. Su jefe. — Coronel *Daniel Fernández*".

De Holmberg. — Córdoba:

"Teniente Luis Candelaria. — Alejado de la aviación, siempre la he seguido en su creciente desarrollo, y todo triunfo que en esta naciente arma entre nosotros se señala, llena de reconfortante gozo mi espíritu.

"Algo hemos logrado para que se inculque en el espíritu de nuestros conciudadanos, la idea del bien que aportará la aviación en la guerra y en la paz, pero los hechos son generalmente el medio más eficaz para convencer a todos.

Usted, teniente, ha hecho mucho más que los creadores y profetizadores de la aviación entre nosotros; ha ejecutado una obra noble y laudable. No desconozco las condiciones en que usted ha llevado a cabo su hazaña, pues, desde el aeroplano que ha empleado, hasta

sus mecánicos los conozco, y haciendo honor a los últimos diré que, ajustando mecanismos viejos, han logrado que un aparato golpeado y recompuesto, guíado eso sí, por diestra mano vuele triunfalmente por sobre los Andes.

"Lo felicito, teniente, por su brillante triunfo con todo el calor que puede hacerlo un camarada que aprecia la hazaña que heroicamente ha realizado. — Coronel *Arenales Uriburu*, ex director de la Escuela Militar de Aviación".

De Temperley — F. C. S.:

"El general Pablo Ricchieri estrecha la mano del señor teniente aviador militar, don Luis C. Candelaria, y lo felicita calurosamente por la hazaña que acaba de realizar, con mucha valentía, atravesando en aeroplano, con motor de poder modesto, la Cordillera de los Andes, en la región del Neuquén, con lo que ha dado un dia de honor a la patria, conquistando para sí un laurel glorioso y un puesto elevado en la historia de la aviación".

Del ingeniero Alberto R. Mascías, presidente titular del Aero Club Argentino, al presidente interino del mismo, ingeniero Ernesto Newbery:

"Haga llegar al teniente Candelaria mis más efusivas felicitaciones por la realización de la travesía de la cordillera. Los argentinos estamos de parabienes por ser un compatriota el héroe de tan grande hazaña".

Del ingeniero Ernesto Newbery, presidente interino del Aero Club Argentino:

"Teniente Candelaria. —Santiago. — En nombre del Aero Club Argentino que presido interinamente y en el mío propio reciba las más entusiastas felicitaciones por su magnífico vuelo a través de la cordillera, acontecimiento que debe ser celebrado con júbilo por todos los argentinos".

De *l'attaché* militar de Francia:

"Señor teniente don Luis C. Candelaria. — Mi distinguido camarada: Tengo el agrado de acusarle recibo de su estimado telegrama de Mendoza manifestándome su satisfacción del aparato que bajo su intrépida conducta atravesó los Andes y agregando para mí palabras de amistad. Hoy mismo mandaré por cable sus felicitaciones a esa casa francesa, cuya lejana colaboración le permitió vencer por primera vez las dificultades juntas de la tierra y del aire.

"Ahora será una especialidad sudamericana atravesar cordilleras sobre aparatos franceses, pues lo hizo también Chávez, pero menos feliz que usted, en los Alpes.

"No le contesté a Mendoza, por ignorar la fecha de su regreso. Espero ser uno de los primeros en apretar su valiente mano, en Buenos Aires. Le reitero, mi estimado camarada, mis felicitaciones y la expresión de mi alto aprecio. — *Ed. Gouspy*".

De *l'attaché* militar del Brasil:

"A. Duval sauda amistosamente ao distincto camarada, Sr. tenente Luis Candelaria, e tem o especial prazer em felicital-o pelo seu feliz regresso a patria e bem assim pela valerosa façanha da travessia dos Andes, rendendo-che o seu sincero preito de profunda admiraçaó e enthusiasmo. Buenos Aires, 12 de Maio de 1918".

Telegrama de El Palomar:

"Teniente Candelaria. — Santiago de Chile. — Unimos nuestros regocijos y admiración hacia excelente profesional y camarada, deseando que sus glorias se eleven más allá de los Andes, acabados de dominar. — *Protzel, Montoya, Velazco,* oficiales peruanos".

Telegrama de El Palomar:

"Teniente Candelaria. — Temuco. — Cumplió ampliamente esperanzas cifradas. Efusivas felicitaciones. Trasmití saludos suyos a Mendoza. Abrázale. — Capitán *Torres*".

Telegrama de Buenos Aires:

"Como argentina y colega, reciba mis más entusiastas felicitaciones por su arrojo. Su nombre pasará a la historia. — *Amelia C. Figueredo*".

Telegrama de El Palomar:

"Teniente Candelaria. — Santiago. — Reciba las más sinceras felicitaciones por su brillante triunfo. — Socios Casino de Oficiales, Escuela Militar de Aviación".

Telegrama de El Palomar:

"Teniente Candelaria. — Santiago. — Reciba efusivo abrazo por magno esfuerzo que sólo nosotros sabemos aquilatar. Bien por ti y muy bien por el remendado motor, porque de él dudé, de ti jamás.—Tenientie aviador *Salinas Gómez*".

TRES BREVES CONSIDERACIONES

N.° 1

En un reportaje que le fué hecho por *La Unión* el 13 de abril de 1918 el aviador brasileño, señor Juan Gentil, de paso por nuestro país, se ha expresado del siguiente modo:

. . . . . .

—"Ya que se habla de grandes pruebas ¿qué opina
" usted de la travesía aérea de los Andes?

—"Ella depende del motor. Con uno poderoso y segu-
" ro, tipo Hispano-suizo, la prueba no tiene mayor impor-
" tancia.

—"¿Cree usted que Candelaria cruzará la Cordillera?

—"Con ese motor Le Rhone y con un Parasol... ¡qui-
" zás!...

¡Quizás!... dijo el buen fluminense, y el mismo día 13, a la misma hora que se ponía en venta *La Unión*, yo estaba en Chile como demostración de lo que puede la sangre de Iberia que corre por mis venas.

En *La Unión* del 3 de mayo de 1918 se lee después de otras cosas:

"Y recordamos esto para aquilatar justamente la importancia del raid por Uspallata. Habría sido muy interesante trasponer la cumbre de esta mole con un aparato de 100 caballos de fuerza" y no con otro más poderoso".

En *La Capital*, de Mar del Plata, del 25 de abril de 1918, refiriéndose al que esto escribe, se lee:

"Ha sostenido que con el aparato Morane-Parasol y el motor Le Rhone de sólo 80 caballos de fuerza, si se lo hubieran permitido, habría cruzado los Andes por Uspallata, vale decir, por donde fracasaron por accidente otros pilotos con aparatos más nuevos y motores poderosos".

Como los que antecede, muchos artículos se han publicado, pero sólo he tomado éstos para dar una impresión del momento actual:

Chávez pasó los Alpes con elementos precarios. Newbery sólo buscó lo indispensable. Godoy se conformaba con 80 caballos de fuerza. Contreras sostiene en Chile la ventaja de no sobrepasar los 100 caballos. Zanni hubiese pasado, estoy convencido, con 80 caballos de fuerza, a no mediar la rotura de una biela (ésto nada tiene que hacer con la potencia, pues otra es la causa).

El público, en general, ya no vé en la Cordillera el terrible fantasma que le pintaron en otra época. Va saliendo de su ignorancia y no volverá a ella aunque así se lo propongan los interesados.

N.° 2

Recomiendo a la consideración de las autoridades respectivas y a la de todos los argentinos al mecánico Soriano y al sargento Ríos. Del primero creo haber dado a conocer suficientemente la actuación. Del segundo debo decir que, de regreso a Las Lajas, desde Cura-Cautín, perdió uno de sus caballos en territorio chileno.

Lamento no contar con recursos suficientes para poder gratificar debidamente, yo mismo, a tan dignos servidores.

Recomiendo a la consideración de las autoridades respectivas al jefe de correos, señor José M. Sánchez y al oficial de policía, señor Carlos A. Ford, ambos de Cañuelas, por la eficaz ayuda que espontáneamente han sabido prestarme, sin conocer mis propósitos.

No tengo palabras de elogio suficientes para el comisario de Zapala, y el de Las Lajas, señor Centurión, quienes enviaron, durante las tormentas y ante la falta de noticias de Chile y el temor de un accidente varias comisiones, en mi busca, por algunos pasos conocidos de la Cordillera.

N.° 3

Para una pluma habituada, fácil sería halagar el sentimiento nacional con narraciones espeluznantes o llenas de sentimentalismo.

Yo sólo quiero dejar constancia que donde quiera que se presentaron de sorpresa los "cuatro mosqueteros" de esta memoria (1) han encontrado, para el feliz éxito de un *loco ensueño*, todo el apoyo y la cooperación, eficaz o no, de todos los argentinos y extranjeros con quienes tropezaron en su camino desde que iniciaron su aventura.

Si alguna oposición ha habido en los preparativos, quizás muy poderosa, no ha hecho ella, por la excepción, más que confirmar la regla.

Emociona, por la abnegación que pone de manifiesto, la actitud de todos los que, en plena cordillera Sur y bajo un temporal, trataron de prestarme rápido y eficaz auxilio.

Cuando se aquiete la pasión de los contemporáneos, debido a intereses encontrados u opiniones mal fundadas se dará a esta empresa su mérito real y orgullosos se sentirán los argentinos, de todos mis *colaboradores*, cuya obra, a base de patriotismo, es admirable por el sano sentimiento de nacionalidad, *raro según muchos*, que pone de manifiesto.

¡Existe latente el argentinismo! ¡Basta sólo darle ocasión a que se manifieste!

PERDON

Es opinión de algunos, que al manifestar yo públicamente que empresas como la travesía de los Andes, con los elemen-

(1) Un oficial, un mecánico y dos ayudantes. Irónica expresión de un periodista extranjero.

tos de que dispuse, es cosa fácil para un soldado argentino, me he puesto al borde de desmerecer la travesía misma.

Yo no lo comprendo así. Es tradicional el valor del soldado argentino y asombrosas las empresas todas que ha acometido y terminado con éxito, después de sobrehumanos esfuerzos.

En nuestro ejército está encarnada la abnegación y seguramente que si a cada uno de sus miembros se le preguntase qué muerte cree mejor, habría de responder, mientras por sus ojos desfilasen visiones de gloria:

¡En la batalla, oyendo dianas de victoria!

No debe extrañar entonces que yo encuentre factible cualquier empresa para hombres de ese temple y educados en ese ambiente. Siempre el ejército argentino se ha desempeñado con éxito en medio de una carencia casi absoluta de elementos, y si el caso se repitiese, habría de volver a hacer su guerra *a la criolla*, como irónicamente se dice. Justamente por hacer su guerra *a la criolla*, nuestro soldado ha destacado tanto sus condiciones varoniles.

Por eso he creído que la travesía con poderosos elementos estaba al alcance de cualquiera de nuestros ciudadanos.

Indudablemente yo hago mucho daño a todos los ambiciosos capaces de disfrutar de glorias fáciles y es humano que teman perder el ambiente de admiración que entre muchos la aviación despierta todavía.

Perdón, señores... Yo no modificaré mi individualidad ni por todos los peligros ni por todos los aplausos.

LA PROXIMA TRAVESIA

El que haya leído el artículo publicado en el *Petit Journal* por el abate Moreaux, director del observatorio de Bourges, sabrá apreciar las verdaderas causas del éxito de los raids alemanes sobre París. Esas mismas personas podrán comprender el alcance de lo que voy a decir:

No es posible a piloto alguno, por más grande que sea la admiración de que esté rodeado, obtener éxitos en aviación sin poner de su parte toda la actividad y el empeño que las circunstancias requieran. La minuciosidad con que cada detalle debe ser preparado, con que cada inconveniente debe ser previsto y la larga serie de desalientos que durante los preparativos se experimentan requieren, en el piloto, la voluntad propia de un obsesionado. Cuando se tiene entre manos una empresa para cuya feliz culminación

se hacen necesarias las capacidades integras del hombre y los elementos, no debe un piloto gastar su máquina y cansar su organismo en vuelos públicos. Los inconvenientes que esto acarrea a su motor no estarán compensados con la *celebridad barata* que pueda darle una columna de frases encomiásticas en algún periódico amigo. Yo le había hecho quitar al Parasol el asiento de pasajeros a fin de evitarme compromisos.

Si a esto agregamos la circunstancia de que el motor a emplear sea el mismo Le Rhone 80 H. P. que yo utilicé, el piloto deberá tener la suficiente paciencia para prepararlo y la fuerza de ánimo para no exigirle, durante el vuelo, su *máximum*. Más aún, deberá conducirse en su manejo como si ese motor no fuera rotativo; vale decir, no provocando cambios o detenciones bruscas en su funcionamiento. Se logrará así conservarle su marcha durante dos o tres horas. (1)

Con un simple motor 80 H. P. el piloto deberá esperar con paciencia, con mucha paciencia, una circunstancia atmosférica favorable. Yo que me he visto en ese caso sé cuán difícil es dominarse y fácilmente he olvidado los consejos de los amigos y de la más elemental prudencia ante una probable orden de regreso.

Bien saben los pilotos cuánta ansiedad y cuántos inconvenientes pueden evitarse teniendo a su disposición un exceso de potencia utilizable. A ello se debe que para una travesía de la Cordillera hayan ansiado y aún ansíen poseer un potente motor, en la seguridad de que él constituirá el *sálvalo todo*. Acerca de este punto prefiero dejar el comentario a los señores Morane y Saulnier que, hace tiempo decían en el *Fígaro*:

"... le role du moteur est plus important que celui de l'appareil et l'aviation est avant tout une question de moteur.

. . . . . .

"C'est l'excés de puissance que fait décoller vite, qui fait monter vite, qui fait monter haut. On a besoin d'excés de puissance pour lutter contre le vent. Chaque coup de gauchissement ou de governail est un coup de frein pour l'appareil, coup de frein aprés lequel il a besoin d'excés de puissance pour revenir a son régime".

(1) Rolando Garros voló ocho horas sobre el Mediterráneo con motor nuevo.

En cuanto a los defectos del monoplano tipo Parasol, si los tiene, no son a mi parecer, tan graves como para intimidar a un buen piloto. Aún más, creo que es un tipo de aparato de sport ideal, entre los que actualmente usamos en El Palomar, para un piloto que se destaque por una fe serena en sus propios destinos. El movimiento pendular de este aparato, considerado un inconveniente por muchos, resultó para mí una ventaja. Prueba de ello es su feliz desempeño en circunstancias en que un monoplano de tipo corriente y de la misma potencia hubiese quizás perdido su estabilidad.

El piloto que cumpla la segunda travesía quizás utilice, para asegurar su vida, un moderno avión de gran potencia, pero aunque sólo utilice un Morane Saulnier con el mismo motor u otro nuevo, cual lo eligiera Newbery, puede estar seguro del éxito si realmente lo ambiciona. La humanidad busca siempre las soluciones difíciles para las cosas fáciles hasta caer en la cuenta de que ha equivocado o alargado el camino y entonces se ríe o se lamenta de sí misma.

A los que crean exagerado este juicio, estén o no al corriente del estado actual de la técnica aeronáutica, invito a reflexionar acerca de las siguientes líneas tomadas de un tratado de aviación editado durante el corriente año:

" In pratica tutti gli aeroplani dispongano di un motore " exuberante e possono quindi salire agevolmente ad altezze " considerevali. Negli apparecchi moderni, che possiedono de- " lle alte velocitá ascensionali e possono raggiungere facilmen- " te i 6.000 metri, questo eccesso di potenza é notevole. E'evi- " dente che allorché con essi si vuol compiere un volo su traie- " ttoria orizzontale, bisognerá ridurre i gas del motore onde " diminuirne il rendimento e togliere l'aumento di potenza che " tendereble a farlo salire.Se l'aviatore non diduce i gas e " vuole tuttavia mantenersi in volo orizzontale, l'esuberanza " di cui dispone il motore non viene assorbita ed esso lavora " in parte a vuato.

" Le sue rotazioni si accelerano eccesivamente, il motore " vibra in modo pericoloso, per cui é facile si determini la " rottura di qualche suo organo delicato. Con un aeroplano a " motore esuberante é quindi buona norma sfruttarm sempre " tutto il rendimento lasciando che l'apparechio salga, ed ove " occorra proprio mantenersi su una traiettoria orizzontale.

" si dovrá diminuirne il rendimento riducendo l'anumissione " dei gas al carburatore".

Yo, por mi parte, espero saludar muy pronto a un sudamericano, nuevo vencedor de la montaña, ya sea o no de gran potencia la máquina que le dé el triunfo. Cualquiera de las dos soluciones será honrosa, pues se seguirá demostrando la adaptación de la raza al progreso de que hace gala Europa.

ELEMENTOS ILUSTRATIVOS

Debo lamentar que la divulgación que pudiera tener esta memoria me impida por ahora hacer estudios y consideraciones de cierto género y por ello me evito agregar algunos elementos que he logrado reunir. En cambio, agrego otras de interés puramente general.

Planos. — Adjunto un plano a escala 1:500.000 del sector atravesado y que sólo es copia de los planos corrientes que, por poco precio, se expenden en Chile. He debido completarlos con algunos datos obtenidos en nuestra Oficina de Límites y del ingeniero señor Lussioni. Seguramente que el día en que un minucioso levantamiento topográfico de ciertas partes de esa región nos permita contar con detalles precisos y exactos deberán imponerse algunas variantes a estos planos, pero creo que sus partes fundamentales son de suficiente precisión.

En la copia he hecho omitir, a fin de evitar un trabajo largo y pesado, muchas serranías y detalles de las regiones pobladas argentina y chilena.

Agrego un corte del terreno, de acuerdo a la línea recorrida, en el cual dejo constancia del vuelo efectuado, según la cinta barográfica y observaciones hechas. Las mayores o menores variaciones de altura de esta línea indican la mayor o menor agitación atmosférica sufrida en cada punto. Las variaciones de altura relativamente pequeñas, que siempre se producen durante los vuelos en atmósfera muy agitada, no han sido registradas, pero debe entenderse que existieron durante todo el recorrido.

Al observar el corte se notan dos kilometrajes de "velocidad por hora". Ello se debe a la necesidad, para ser preciso en lo posible, de hacer dos cómputos debido a los dos vientos distintos que actuaron sobre el aparato durante el vuelo. Las horas de paso sobre puntos importantes contribuyen a la mayor ilustración.

Los picos del fondo son los más importante del Norte de la línea del recorrido. Los del Sud no han sido registrados para mayor claridad del dibujo.

El barquito. — En Chile me he informado acerca de algunas impresiones recibidas durante la travesía.

De la nubecilla que había notado en el pico superior del Llaima he recogido la siguiente información:

Los habitantes de la región, a fin de poder conocer la proximidad de las tormentas, consultan al volcán y cuando en su pico más alto ven inmóvil una nubecilla alargada dan por seguro un próximo temporal. Esa nubecilla, por su aspecto desde la distancia, recibe el nombre del *barquito*. Esto es exacto, pues ya el día 14 se produjo un violento temporal y no volvió a presentarse todavía un día más o menos favorable para una travesía con un So H. P. en esa región. (1)

En cuanto a la bruma que tanto dificultó mi vuelo llegué a la siguiente conclusión:

La región es sumamente lluviosa y las nieblas y nubes bajas son muy frecuentes. En los días de sol, y para el que mira desde lo alto de las montañas, los valles quedan ocultos por la gran evaporación de la constante humedad del suelo. Este inconveniente en la visibilidad aumenta, como es lógico, con sol de frente y al caer de la tarde.

El fondo de los valles resulta así visible solamente mirando poco más o menos verticalmente y desde una altura tanto menor cuanto menos experimentado y conocedor sea el que observa.

A mayor abundamiento quizás no deje de interesar el siguiente detalle: En el vuelo efectuado el día 8 noté que el Lago Aluminé se hallaba cubierto por una capa de nubes inmóviles (seguramente a poca altura sobre las aguas) que lo ocultaba totalmente, mientras yo no podía pasar el Chachil por el intenso viento de frente.

Dificultad en la respiracion. — En la actual contienda europea, y también antes, numerosos pilotos alcanzaron a diario grandes alturas. La inactividad que en ese sentido ha caracterizado a los pilotos americanos ha hecho creer a nuestro público que alcanzar grandes alturas sólo es permitido a hombres excepcionalmente dotados por la

(1) Según referencias recibidas.

naturaleza a menos que dispongan de oxigeno. Yo no me engaño a ese respecto y puedo afirmar que la cosa es más fácil de lo que se cree.

En mi narración hablo de dificultades en la respiración y pudiera creerse que ello se ha debido a la falta de oxigeno. No hay tal. Aunque yo hubiese llevado oxigeno nada hubiese remediado. El fuerte constipado adquirido en Zapala, más que la depresión atmosférica, es lo que me ha molestado. El haber estado guardando cama pocos momentos antes de partir ha hecho que experimentase, doblemente, el *intenso frío* de la montaña en esas latitudes. De esos fríos sufridos aún tengo razones para temer futuras consecuencias.

Algunos cálculos. — He prometido al Aero Club de Chile algunos cálculos acerca de la travesía. Es interesante *esperar* lo que ha de suceder para luego *ampliarlos* convenientemente. Ruego pues, que, como yo, tenga paciencia la institución interesada.

Zapala. — Tomada de las Nociones de Geografía de los Territorios Nacionales publicada en 1916, por J. Ruiz Moreno:

" Zapala, con 600 habitantes, verdadera improvisación
" nacida ayer con la estación del ferrocarril, inaugurada hace
" un año. Tiene policía, escuela, correo y varias industrias,
" que acrecerán rápidamente por su situación actual de punta
" rieles.

En la fecha ya tiene Zapala una Agencia del Banco de la Nación Argentina.

PRIMERA TRAVESIA DE LOS ANDES

ZAPALA A CUNCO

13 DE ABRIL DE 1918 - DE 3,30 P. M. A 6 P. M.

MONOPLANO MORANE SAULNIER PARASOL 80 H P

TENIENTE ARGENTINO LUIS C. CANDELARIA

MOTOR LE RHONE

Copia tomada de los Planos de la Oficina de Mensura de Tierras — Escala 1:500.000 - Hora Argentina

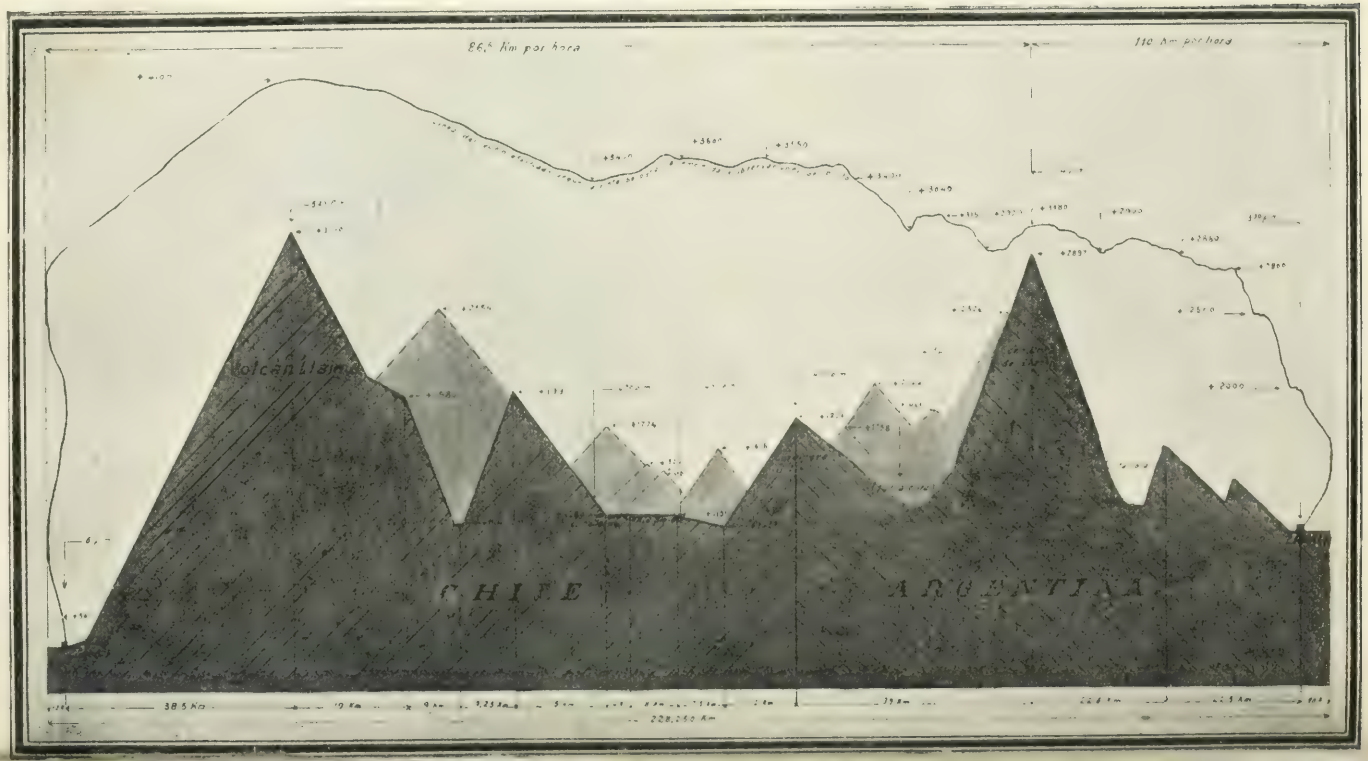
PRIMERA TRAVESIA DE LOS ANDES

ZAPALA A CUNCO

13 DE ABRIL DE 1918 — de 3,30 p. m. a 6 p. m. — Monoplano Morane Saulnier Parasol

Teniente Argentino LUIS C. CANDELARIA

MOTOR LE RHONE - 80 H P



EL ÚNICO CARACTER MILITAR QUE PODRIA ENCONTRÁRSELE A LA TRAVESIA

Al Diario Austral de Temuco

Un destacamento de aviación formado por cuatro hombres bien instruídos partiendo del aeródromo con un aparato se ha desempeñado como sigue:

Día 2 de Abril. — El piloto en vuelo parte del aeródromo, aterriza a los 55 km., desarma personalmente el aparato, dirige su transporte hasta la estación de ferrocarril más próxima y procede a su embarque.

Días 3, 4 y mañana del 5 de Abril. — El resto del personal a una simple orden telegráfica se incorpora al piloto y con éste continúa viaje en ferrocarril hasta Zapala a 1.475 km. de Buenos Aires.

Tarde del 5 y días 6 y 7 de Abril. — Elección y preparación de pista. Transporte y montaje del hangar, aparato, etc.

Día 8 de Abril. — A las 8 a. m. (es decir 6 días justos después de la partida del aeródromo) el piloto aterriza de regreso de la Cordillera.

La empresa ha sido terminada a los once días y diez horas. Esto debido a que no contamos con ninguno de los cien aviones de que el *Diario Austral* habló.

¡Cien aviones de guerra! ¡Dios lo oiga!

1689X1C 17

BINDING SECT. AUG 25 1970

TL
721
C3A3
1918

Candelaria, Luis C.
Memoria de la primera travesía de la cordillera de los Andes en aeroplano

~~P&A Sci~~
ENGINEERING

PLEASE DO NOT REMOVE
CARDS OR SLIPS FROM THIS POCKET

UNIVERSITY OF TORONTO LIBRARY